



**T.C.**  
**TOROS ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANABİLİM DALI**  
**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**KARA YOLU TAŞIMACILIĞINDA CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ**  
**SORUMLULUĞUNUN SINIRI**

**HAZIRLAYAN**

Kerem İMRAK

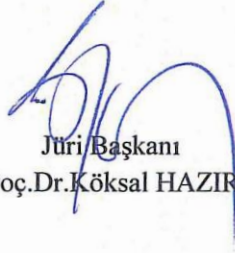
**TEZ DANIŞMANI**

Yrd. Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

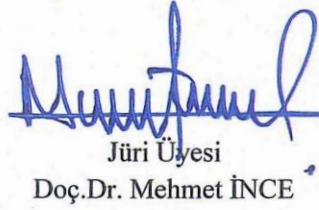
**Haziran-2016**

## YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

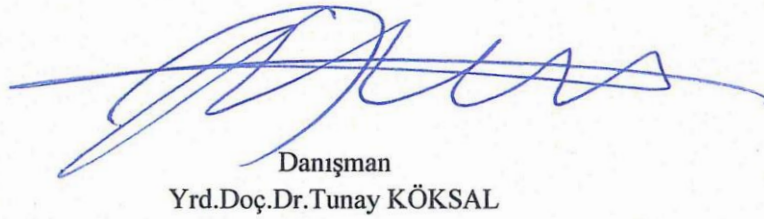
Kerem İMRAK tarafından hazırlanan "Karayolu Taşımacılığında CMR'ye göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı" başlıklı bu çalışma 08/06/2016 tarihinde yapılan savunma sınavı sonunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.



Jüri Başkanı  
Doç.Dr.Köksal HAZIR



Jüri Üyesi  
Doç.Dr. Mehmet İNCE



Danışman  
Yrd.Doç.Dr.Tunay KÖKSAL

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.



Enstitü Müdürü  
Prof.Dr.Haluk KORKMAZYÜREK

## ETİK BEYAN

Toros Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde 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, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarımı kabullendiğimi beyan ederim.



Kerem İMRAK

08.06.2016

## ÖZET

Uluslararası taşımalara ilişkin olarak oluşan uyumsuzluklar, taşımanın yapıldığı ortam unsurlarına göre farklı milletlerarası sözleşmeler ile tekdüze kurallar kapsamına alınmıştır. Kara yolu ile yapılmakta olan eşya taşımalarına ilişkin olarak tüm kuralların ortak bir paydada birleştirilmesi amacıyla 19 Mayıs 1956 tarihinde Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route (CMR) düzenlemiştir. Türkiye’de 1995 yılından itibaren CMR düzenlemesi iç hukuk kuralı niteliğinde uygulanmaktadır.

Bu çalışmada kara yolu taşımacılığında CMR'ye göre taşıyıcının sorumluluğunun sınırı araştırılmıştır. Konuyla ilgili kanun, yönetmelik ve düzenlemeler dikkate alınarak öncelikle CMR ve taşıyıcının sorumluluğu hakkında bilgi verilmiş, son olarak da CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun sınırlılığı detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Taşımacılık, CMR, Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumluluğun Sınırı

## **ABSTRACT**

The discrepancies that occur concerning international transportation are included in the scope of uniform rules with different international agreements that made according to the environment's factors that transportation is done.

Regarding the carriage of goods that is being done with Road Way, in order to find the least common denominator for all the rules, Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route (CMR) has been settled on the date of 19 May 1956.

In Turkey, since 1995, CMR regulations are implemented as such the domestics law.

In this study, the limit of the carrier's Liability in Road way has been researched according to CMR.

By taking the law, ordinance and regulations relevant subject into account, first of all, informations about CMR and the carrier's responsibility have been given. Finally, the limitation of the carrier's liability within the scope of CMR has been researched in details.

**Key Words:** Transportation, CMR, Carrier's Liability, The Limit of Liability

## TEŞEKKÜR

Yüksek Lisans Eğitimim Süresince Bu tez çalışmamda ilgisini ve yardımlarını esirgemeyen bilgi ve deneyimleriyle bana her zaman destek olan, yol gösteren ve tez çalışmamı tamamlamamda büyük desteği olan danışmanım saygıdeğer hocam Yrd. Doç. Dr. Tunay KÖKSAL 'a katkılarından dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Ayrıca tez çalışmamda her kapısını çaldığımda destek olan Saygıdeğer Hocam Doç. Dr. Köksal HAZIR' a ve Katkılarından dolayı değerli dostum Mesut AYDINA 'a teşekkür ederim.

Son olarak daima yanımda olduğunu hissettiğim sonsuz sevgi ve desteğini hiçbir zaman benden esirgemeyen ve bana olan inancıyla güç veren Sevgili Eşim Semire İMRAK' a içten teşekkürlerimi sunarım.

Kerem İMRAK

Mersin, Haziran, 2016

# İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT .....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
İÇİNDEKİLER .....	iv
KISALTMALAR LİSTESİ .....	vii
GİRİŞ .....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1.KARA YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞINMASINA İLİŞKİN KONVANSİYON (CMR)

1.1. CMR'nin Doğuşu .....	3
1.2. CMR'nin Kapsamı ve Türk Hukukundaki Yeri .....	4
1.3. CMR Hükümlerine Göre Taşıma Sözleşmesi ve Taraflar.....	4
1.3.1. Taşıyıcı .....	5
1.3.2. Gönderen .....	9
1.3.3. Gönderilen .....	9
1.4. CMR'nin Uygulama Alanı .....	10
1.4.1. Maddi Hukuk Açısından Uygulanma Şartı .....	11
1.4.2. Taşıma Belgeleri.....	12
1.4.3. Taşıma Sözleşmesinin Varlığı.....	13
1.4.4. Taşıma Konusunun Eşya Olması.....	15
1.4.5. Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması.....	16
1.4.6. Taşımanın Taşıt Aracılığıyla Kara Yolunda Yapılması .....	17
1.4.6.1 Taşıt Aracılığı ile Yapılması .....	17
1.4.6.2. Kara Yolunda Yapılması .....	18

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2.TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

2.1.Taşıyıcının Eşya Zararından Doğan Sorumluluğu .....	20
2.1.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği .....	20
2.1.2. Sorumluluk Süresi .....	22
2.1.2.1. Teslim Alma .....	22
2.1.2.2. Teslim Etme.....	24
2.1.2.2.1. Teslim Engelleri .....	26
2.1.2.2.2. Taşıma Engelleri.....	29
2.1.3. Eşya Zararı.....	30
2.1.3.1. Eşyanın Ziyaa Uğraması.....	30
2.1.3.2. Eşyanın Hasara Uğraması.....	32
2.1.4. Ziya ile Hasarın Birlikte Bulunması.....	34
2.2. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu .....	34
2.2.1. Sorumluluğun Şartları .....	35
2.2.1.1. Taşıma Süresinin Aşılması .....	35
2.2.1.1.1. Süre Kararlaştırılan Hâllerde .....	35
2.2.1.1.2. Süre Kararlaştırılmayan Hâllerde .....	36
2.2.2.2. Zarar .....	37
2.2.2.3. Nedensellik Bağı .....	38

2.3. Yardımcılar ile Ara Taşıyıcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk .....	39
2.3.1. Yardımcı Kişiler .....	39
2.3.1.1. Taşıyıcının Çalıştırdığı Kişiler .....	40
2.3.1.2. Taşıyıcının Hizmetlerinden Yararlandığı Kişiler .....	40
2.3.2. Ara Taşıyıcılar .....	41
2.3.2.1. Gönderen ile Sözleşmesi Olmayanlar .....	42
2.3.2.2. Gönderen ile Sözleşmesi Olanlar .....	43
2.3.3. Sorumluluğun Şartları .....	44
2.4. CMR Sigortası .....	45
2.4.1. CMR Sigortasının Uygulama Koşulları .....	45
2.4.1.1. Ücret Karşılığında Yapılan Taşıma Sözleşmesinin Varlığı .....	46
2.4.1.2. Taşıma Konusunun Eşya Olması .....	46
2.4.1.3. Taşımanın Taşıt Aracılığıyla Kara Yolunda Yapılması .....	47
2.4.1.4. Taşımanın Başladığı Nokta ile Son Bulduğu Noktanın Ayrı İki Ülke İçerisinde Olmasının Gerekmesi .....	47
2.5. CMR Sigortasında Taraflar .....	48
2.5.1. Sigortacı .....	48
2.5.2. Taşıyıcı .....	48
2.5.2.1. Sigorta Ettiren Taraf Olarak .....	49
2.5.2.1. Sigortalı Olarak .....	49
2.6. CMR Sigortasında Sigortalanabilir Menfaat .....	49
2.7. CMR Sigortasının Sigorta Hukuku İçerisindeki Yeri .....	50
2.7.1. Türk Ticaret Kanunu'nda Sorumluluk Sigortası ve CMR Sigortası .....	51
2.7.2. Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamında CMR Sigortası .....	53
2.8. CMR Sigortasında Himaye .....	54
2.8.1. CMR Sigortası ile Himaye Edilen Riziko ile Türleri .....	54
2.8.1.1. L'loyd's A Göre CMR Sigorta Poliçesi Genel Şartları Kapsamında Olan Teminatlar .....	55
2.8.1.2. L'loyd's A Göre CMR Sigorta Poliçesi Özel Şartları Kapsamında Olan Teminatlar .....	56
2.8.2. CMR Sigortasında Rizikonun Sınırlandırılması .....	56
2.8.2.1. Rizikonun Konu Bakımından Sınırlandırılması .....	57
2.8.2.2. Rizikonun Zaman Bakımından Sınırlandırılması .....	57
2.8.2.3. Rizikonun Yer Bakımından Sınırlandırılması .....	58
2.8.3. CMR Sigortasında Rizikonun Gerçekleşmesi ve Sigortacının Tazmin Yükümlülüğünün Oluşması .....	58
2.8.4. CMR Sigortasında Gerçekleşen Rizikonun Tazmini ve Tazminin Sınırlandırılması .....	60

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3.TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI

3.1. Tazminat Borcunun Miktarı ve Sınırları .....	62
3.1.1. Eşyanın Zarara Uğraması Hâlinde Ödenecek Tazminat .....	62
3.1.1.1. Genel Kural .....	64
3.1.1.1.1. Ziya Hâlinde Ödenecek Tazminat .....	64
3.1.1.1.2. Hasar Hâlinde Ödenecek Tazminat .....	66
3.1.1.1.3. Tazminatın Yanı Sıra İade Edilecek Masraflar .....	67
3.1.1.2. Genel Kuralın İstisnaları .....	68
3.1.1.2.1. Tazminatın Üst Sınırının Arttırılması .....	68
3.1.1.2.2. Teslimde Özel Yarar Bildirimi .....	69
3.1.1.2.3. Kast Veya Pervasızca Hareket .....	70



3.1.2. Gecikme Sebebiyle Ödenecek Tazminat.....	71
3.1.3. Faiz .....	73
3.2. Kurtuluş İmkânları.....	74
3.2.1. Genel Sebepler.....	75
3.2.1.1. Hak Sahibinin Kusuru .....	75
3.2.1.2. Hak Sahibinin Talimatı.....	75
3.2.1.3. Eşyaya Özgü Kusur .....	76
3.2.1.4. Taşıyıcının Kaçınamayacağı ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay .....	76
3.2.2. Özel Sebepler.....	77
3.2.2.1. Taşımanın Açık Araçla Yapılması .....	78
3.2.2.2. Eşyanın Ambalajsız Veya Yetersiz Ambalajla Taşınması .....	78
3.2.2.3. Yükleme, İstif ve Boşaltmanın Hak Sahibince Yapılması .....	79
3.2.2.4. Eşyanın Doğal Niteliği .....	80
3.2.2.5. İşaret Veya Numaraların Yetersiz Veya Yanlış Olması.....	81
3.2.2.6. Canlı Hayvan Taşınması.....	82
3.2.3. Araçtaki Arızaların Sorumluluktan Kurtuluş Sebebi Olarak İleri Sürülememesi .....	83
3.2.4. Birlikte Kusur .....	84
3.3. Talep ve Dava Haklarının Kullanılması .....	85
3.3.1. Davanın Tarafları.....	85
3.3.2. Yetkili Mahkeme .....	87
3.3.3. Talep ve Dava Haklarının Düşmesi.....	89
3.3.4. Zamanaşımı .....	91
3.3.5. Rücu Hakkı.....	93
3.4. Taşıma Sözleşmesinde Yer Alan Sorumsuzluk Kayıtları .....	94
<b>SONUÇ.....</b>	<b>96</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>102</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>107</b>
Ek-1: CMR Konvansiyonu .....	107

## KISALTMALAR LİSTESİ

CMR	Karayolu ile Uluslararası Eşya Sözleşmesine İlişkin Antlaşma
EEC	Avrupa Ekonomik Komisyonu
ICC	Uluslararası Ticaret Enstitüsü
IRU	Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği
KTK	Karayolu Taşıma Kanunu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UNIDROIT	Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü
Yeni TTK	Yeni Türk Ticaret Kanunu
BK	Borçlar Kanunu
Yeni TBK	Yeni Türk Borçlar Kanunu
HUMK	Hukuk Usulü Mahkemeleri Kanunu
Y-HMK	Yeni Hukuk Mahkemeleri Kanunu

## GİRİŞ

Uluslararası yapılan taşımacılık faaliyetlerinde en fazla kullanılan taşıma biçimlerinin başında kara yolu taşımacılığı gelmektedir. Kara yolu taşımacılığı kapsamında genel olarak taşıma işlemleri eşyalara dayanmaktadır. Ancak bazı durumlarda bu eşyaların taşınması sırasında hasar, ziya ile gecikme gibi durumlar oluşabilmektedir. Bu durum tarafların uyuşmazlığa düşmelerine neden olmaktadır. Ayrıca eşyayı gönderen ülkedeki kanunlar ile eşyanın gönderildiği ülkedeki kanunların farklılığı çözüm sorunlarının oluşmasına neden olmaktadır. Çözüm sorunlarının ortadan kaldırılabilmesi açısından ülkeler arası ortak hukuk kurallarının oluşturulması maksadıyla “Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route” olarak bilinen kısaca CMR olarak adlandırılan bir uluslararası sözleşme oluşturulmuştur. Böylece ülkeler arasındaki kanuni farklılıklardan kaynaklanan sorunların ortadan kaldırılması hedeflenmiştir.

CMR kara yolu taşımacılığının genel kapsamını belirlemeye çalışmaktadır. CMR’ye en az bir ülkenin üye olduğu, iki ülke arasındaki eşya taşımacılığında CMR düzenlemelerinden yararlanılabilecektir. Ayrıca CMR kapsamında farklı taşıma türleri de taşımacılık kapsamında değerlendirilmektedir. Kara aracından eşyaların boşaltılmaması halinde taşımacılığın bir bölümünde deniz yolu ya da demir yolu kullanılabilecek ve bu taşımalar kapsamında CMR geçerli olacaktır.

Türkiye’de kara yolu taşımacılığıyla alakalı düzenlemeler uzun zamandır varlığını sürdürmektedir. Türk Ticaret Kanunu kapsamında karayolu taşımacılığı “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” kısmında incelenmektedir. Ancak bu bölümde yer alan düzenlemelerin bazıları CMR ile uyuşmamıştır. Söz konusu bu farklılıklar Yeni Türk Ticaret Kanunu kapsamında tekrar ele alınmaya çalışılmış ve farklılıklar CMR ile uyuşacak şekilde tekrar oluşturulmaya çalışılmıştır. CMR ayrıca gecikme, hasar ile ziya sebebiyle oluşan yükümlülüklerle alakalı ve tazminatlarla alakalı düzenlemeleri kapsamında bulundurmaktadır.

Kara yolu taşımacılığı kapsamında taşıyıcının sorumlulukları özellikle hasar, gecikme ile ziya söz konusu olduğunda ön plana çıkmaktadır. Bu bakımdan çalışma içerisinde öncelikli olarak bu kavramlar sebebiyle taşıyıcının ortaya çıkan sorumluluğu üzerinde durulmaya çalışılacaktır. Taşıyıcılar dışında taşıyıcıların faydalandıkları yardımcılarının yaptıkları edimlerden dolayı taşıyıcının yüklenmek durumunda olduğu sorumluluklardan da bahsedilecektir. Ayrıca söz konusu olguların Yeni Türk Ticaret Kanunu içerisinde ne biçimde değerlendirildiğinden de bahsedilecektir. Böylece benzerliklerin ve farklılıkların ortaya konulması sağlanacaktır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1.KARA YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞINMASINA İLİŞKİN KONVANSİYON (CMR)

#### 1.1. CMR'nin Doğuşu

Uluslararası alanda eşyaların taşınmasıyla ilgili olarak yapılan ilk uygulama 14.10.1890 tarihinde oluşturulan Demiryolu ile Milletlerarası Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme kapsamında olmuştur. Daha sonra 25.08.1924 tarihinde uluslararası Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme'si ile deniz yolu taşımacılığına dair kurallar konşimento ile birleştirilmiştir. Uluslararası hava taşımacılığı ise 1929 yılında Varşova Sözleşmesiyle düzenlenmiştir (Gençtürk, 2006:4).

Uluslararası kara yolundan eşya taşımacılığı CMR ile düzenlenmektedir (Yeşilova, 2004: 19-20). CMR kısaltması Fransızca "Convencion Relativite au Contrat de Transport International de Marchandises par Relative" den türetilmiştir. Söz konusu bu anlaşma 1956 yılında Avrupa Ekonomik Komisyonu (EEC) tarafından organize edilmiştir. Bu anlaşmanın içeriğini Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU), Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü (UNIDROIT), Uluslararası Ticaret Enstitüsü (ICC)'nin yapmış çalışmaları oluşturmuştur. Söz konusu bu antlaşma 19.05.1956 tarihinde on devlet tarafından imzalanmıştır. Yürürlüğe ise 02.07.1961 tarihinde girmiştir (Yeşilova, 2004: 2). Bu antlaşmayı imzalayan söz konusu ülkeler ise Fransa, Polonya, İsveç, Belçika, Yugoslavya, Hollanda, Avusturya, Lüksemburg, Belçika ve İsviçre'dir (Kendigelen ve Aydın, 2001: 131).

CMR imzalanıp yürürlüğe girmesinin ardından diğer ülkeler de bu antlaşma dahilinde olmaya başlamıştır. Bu antlaşma dahilinde bu antlaşmanın uygulama alanları, taşıma sözleşmesinin ne biçimde yapılacağı, taşıyanın sorumlulukları, taşıyıcının

sorumluluğu dahilinde olan kişiler, sözleşmeye aykırı durumlar, istem ile davalar gibi olgular yer almaktadır.

## **1.2. CMR'nin Kapsamı ve Türk Hukukundaki Yeri**

Türkiye CMR konvansiyonuna 14.12.1993 tarihli 21788 sayılı Resmi Gazete yayınlanan 3939 sayılı Kanun kapsamında dahil olmuştur. Söz konusu bu konvansiyona ise 1995 yılından sonra dahil olmuştur.

Söz konusu CMR malların alındığı ve bu malların iletileceği ülkelerden en az bir tanesi akit taraf olan iki farklı ülkede bulunduğu ve para karşılığında karadan eşya taşımacılığıyla ilgili olarak tüm sözleşmeler kullanılabilir. Buradan akit ülke için yapılan ya da bitirilen ve başka biri adına yapılan tüm ülkeler arası kara taşımacılığında CMR'nin geçerli olduğu anlaşılmaktadır. Ancak burada bazı istisnai durumlar söz konusu olacaktır. CMR'in kesin hükümler koymadığı durumlar olduğu takdirde Milletler arası Özel Hukuktaki bağlama kuralları dahilinde olan kuralların kullanılması söz konusu olacaktır (Kaya, 1998: 312).

CMR kapsam olarak sekiz bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm dahilinde CMR'nin kullanım alanı açıklanmaktadır. İkinci bölüm kapsamında taşıma yapan sorumluluğun sorumluluğu dahilinde olan kişiler açıklanmaktadır. Üçüncü bölümde taşıma sözleşmesinin yapılışı ve uygulanma biçimi açıklanmakta, dördüncü bölüm kapsamında ise taşımacının sorumluluğu anlatılmaktadır. Beşinci bölümde istem ile davalar anlatılmaktadır. Altınca bölüm dahilinde taraflarca ortaklaşa yapılan taşımacılıkta ile düzenlemeler, yedinci bölüm dahilinde sözleşmeye aykırı durumlar açıklanmaktadır. Sekizinci bölümde ise son hükümler açıklanmaktadır.

Türkiye'de uluslararası kara taşımacılığı konusu Anayasa kapsamında da değerlendirilmiştir. Anayasamız açısından CMR konvansiyonuna "Usulüne göre yürürlüğe konmuş milletler arası antlaşmalar kanun hükmündedir" denilerek kanun özelliği kazandırılmıştır (Anayasa, m. 90).

## **1.3. CMR Hükümlerine Göre Taşıma Sözleşmesi ve Taraflar**

Türk Ticaret Kanunu kapsamında taşımacılık sözleşmesi tam olarak açıklanmamıştır. Fakat bu kanun kapsamında taşıyıcı, taşıma sözleşmesi dahilinde eşya ya da insan veya ikisini birlikte taşımakla yükümlü olan birey olarak açıklanmıştır. Ayrıca

Türk Ticaret Kanunu kapsamında taşıyıcı aldığı malı veya yolcuyu teslim edilmesi ya da ulaştırılması gereken noktalara ulaştırma, bu ulaştırma karşılığında ücret alma yükümlülüğünde olan birey olarak açıklanmaktadır (TTK, m. 850).

Söz konusu bu açıklamadan hareketle taşıma sözleşmesi, para karşılığında eşya ya da kişinin taşınmasını sağlayan sözleşme şeklinde açıklanması mümkündür. Buradan hareketle CMR'nin, uluslararası olarak ve kara yolu vasıtasıyla mal ya da eşya taşınması ve bu taşımaya karşılık ücret alınmasına olanak sağlayan taşıma sözleşmesi olarak açıklanması mümkün olmaktadır.

### **1.3.1. Taşıyıcı**

Taşıma işleminde taraflardan birisi taşıyıcıdır. TTK kapsamında hatırlanacağı gibi taşıyıcı, kişi ya da eşya veya ikisini birden taşıma yükümlülüğünde olan kişi olarak açıklanmıştır (TTK, m. 850). Ayrıca taşıma kapsamında sorumluluk taşıyıcı tarafından üstlenilmektedir. Yani taşıyıcı taşıdığı eşya ya da yolcuyu gözetmek ve korumak durumundadır. Bunun dışında taşıyıcı taşıma işlemini başka biri vasıtasıyla yürütebilmektedir.

Literatürde kimin taşıyıcı olabileceği konusuyla ilgili olarak farklı görüşler söz konusudur. Yani bu söz olgunun meslek olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceğiyle ilgi tartışmalar bulunmaktadır.

Bazı yazarlar TTK'nin yaptığı açıklamaları göz önünde bulundurarak taşıyıcı olunabilmesi için bu işin meslek olarak yapılmasının zorunlu olduğunu söylemektedirler (Ülgen, 1988: 11). Bazı yazarlar açısından ise taşıyıcı taşıyıcılığı meslek olarak yapmak zorunda değildir.

CMR taşıyıcının sahip olduğu sorumlulukları beşinci bölüm kapsamında düzenlemektedir. Buna göre taşımacının sahip olduğu sorumlulukları şu şekilde özetlememiz mümkündür (CMR, m. 17):

- “Taşıyıcı malı teslim olmasından itibaren ve bu malı teslim edeceği zamana kadar olan süreç içerisinde malda oluşacak hasarlardan sorumludur. Bu bakımdan malda kısmen ya da tamamen oluşmuş bir hasarın önemi yoktur.

- Taşıyıcı taşıma işlemi gerçekleştirmek maksadıyla aldığı ve kullandığı kusurlu araçlar ile taşıtları kullanmak maksadıyla çalıştırdığı kişiler yaptıkları yanlışlık ya da hatalardan dolayı sorumlu tutulmaktadır.
- Taşıyıcı sorumluluğu dahilinde oluşan hasar, kayıp ya da gecikme gibi olgulardan dolayı sorumluluğu söz konusu bu unsurlarda oluşan miktarlara göre belirlenecektir.”

Söz konusu maddelerden kayıp olgusu yani ziya kavramı ön plana çıkmaktadır. Ziya kavramı taşınır halde olan bir malın kaybetmek ya da taşınır halde olan malın taşınabilir özelliğini yitirmesi biçiminde açıklanmaktadır (Şener, 2001: 886). Başka bir ifadeyle ziya kavramı, taşıma yükümlülüğünü bulunduran taşıyıcının taşımakla yükümlü olduğu malı kısmen veya tamamen ulaştırması gereken bireye ulaştıramaması şeklinde açıklanabilir Bunun dışında teslim maksadıyla taşıyıcıda tutulan eşyanın özelliklerinde bazı farklılaşmalar olursa bu durumda da ziya kavramından söz edilebilmektedir (Özdemir, 2006: 95).

Teslim edilmesi gereken malların ya da eşyaların tamamının teslim edilememesi durumunda tamamen ziya olgusu ortaya çıkmaktadır (Akıncı, 1999: 93). Bu bakımdan taşınması gereken teslim edilen eşyaların hepsinin uygun olmayan biçimde teslim edilmesi durumunda tam ziya oluşmaktadır (Özdemir, 2006: 99).

Taşıyıcı taşıma hizmetini sağlamak adına birini çalıştırabilmekte ya da bir acenteye başvurabilmektedir. Bu bakımdan taşıyıcı taşıma işlemleri için tuttuğu kişilerin yaptığı kusurlu hareketler ve yaptığı hatalardan kaynaklı olarak mallarda oluşan hasarlardan ve ziyalardan sorumlu olacaktır (Kahya, 2007: 60).

CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu bazı durumlar ortadan kaldırmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran durumları açıklayan 2. ve 4. fıkra aşağıdaki gibi özetlenebilir (CMR, m. 17):

- “Mallarda oluşan kayıplar ve söz konusu gecikmeler malı isteyen kaynaklanmaktaysa, ayrıca söz konusu malın özelliklerinden kaynaklanmakta ve bu durumun taşıyıcı tarafından önlenmesi mümkün değilse söz konusu bu durumlardan dolayı taşıyıcı sorumlu tutulamaz (CMR, m.17/II)



- Madde 18 kapsamında 2. ve 5. paragraflara uygun olan hasar ya da kayıp durumları olması halinde aşağıdaki unsurlardan birinin ya da birden fazlasının olmasından kaynaklı risk oluşmuşsa bundan dolayı taşıyıcı sorumlu olmayacaktır (CMR, m. 17/ IV):
  - a) Sevk mektubu kapsamında ve anlaşmada net bir şekilde ortaya konulmuş olan, madeni kaplaması olmayan üstü açık taşıtların kullanılması,
  - b) Ambalajlanması gereken ya da ambalajlanmadıkları takdirde bozulan ürünlerin ambalajlanmamış olması ya da söz konusu yapılmış ambalajların düzgün yapılmamış olması,
  - c) Malı gönderen, alan ya da bu tarafların görevlendirdiği kişiler tarafından malın taşınması, yüklenmesi, yığılması ya da boşaltılması,
  - d) Kuruma, paslanma, çürüme, haşerat ya da benzeri olgulardan kaynaklı hasar görme özelliği olan mallar,
  - e) Taşınan mallar üzerindeki işaretlerin ya da numaraların yanlış veya eksik olması,
  - f) Canlı hayvanların taşınmasıdır.”

Söz konusu CMR'nin 17. maddesinin II fıkrası kapsamında sorumsuzluğun ortadan kalktığı genel haller açıklanmışken, bu maddenin 4. fıkrasında ise özel sorumsuzluk halleri açıklanmıştır. Bu açıdan yukarıda açıklanan genel sorumsuzluk öğeleri ziya, hasar ve gecikme hallerinde geçerli iken, özel sorumsuzluk ise yalnızca ziya ile hasar söz konusu olduğunda geçerli olmaktadır (Kaya, 2007: 250).

Taşıyıcıların sahip oldukları genel sorumsuzluk durumlarının kapsamı açık olmasına rağmen sonucu kesin ve olası sonuçları engelleyemeyecek nedenlerin tespitiyle alakalı tartışmalar bulunmaktadır. Bu açıdan yapılması gereken her şeyin yapılmasına rağmen hasar mevcutsa ve bu hasar önlenemiyorsa bu durumda önlenemeyecek bir neden bulunmaktadır (Kaya, 2007: 254). Önlenemez nedenler, mücbir nedenlerden daha kapsamlı bir konudur. Bu açıdan mücbir neden, bir borcun ifasını kesinkes önleyen dışsal bir durumken, önlenemez nedenler ise dışsal olaylardan kaynaklı olmayabilmekte yani taşıyıcıdan kaynaklanan nedenlerden de bu durum ortaya çıkabilmektedir (Özdemir, 2006: 273).

Özel sorumsuzluğa neden olan durumlar; açık taşıtla yapılan taşıma, ambalajın olmaması ya da ambalajın kötü yapılması, eşyaları gönderen ya da alan taraflar ya da bu tarafların tuttuğu kişilerin yaptığı, yükleme, boşaltma gibi eylemler, eşyaların paketlerinde yeterli işaret ve numaralandırmanın olmayışı ile canlı hayvan taşıma olarak ortaya konulmuştur. Ancak madeni levha kaplı taşıtların kullanılmamasından kaynaklı sorumluluğun oluşmaması için açık araçla malın taşınması hususunu tarafların sözleşmede belirtmesi gerekmektedir (Özdemir, 2006: 273).

Taşıyıcının sorumsuzluk halini ortadan kaldıran durum ise CMR'nin 18. maddesinin üçüncü fıkrasında açıklanmaktadır. Buna göre, olmaması gereken bir eksiklik ya da paketlerde bir kayıp söz konusu olduğunda bu kaybın ya da zararın 17. madde kapsamında paragraf 4 (a) da belirtilen durumdan kaynaklandığını söyleyen hükmün uygulanmaması söz konusu olacaktır.

Ambalajlama konusu taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan özel hallerden bir tanesidir. Ayrıca ambalajlamayla ilgili olan maddelerin kullanılabilmesi için bu durumun sözleşme kapsamında belirtilmesi gereklidir. CMR'nin 10. maddesi kapsamında ambalajlamanın eşyayı gönderenin sorumluluğunda olduğu söylenmektedir. Bu açıdan taşıyıcının olası bu sorumluluğa bağlı olmaması için ambalaj sorumluluğunun bulunmaması gereklidir.

Taşıyıcıyı sorumluluk altından çıkaran bir diğer olgu ise, taşınan eşyanın sahip olduğu niteliklerdir. Taşınması gereken eşyanın ambalajlanma gereksiniminin olup olmadığı, taşıma süresi, mevsim şartları, taşımanın hangi güzergah üzerinden yapılacağı gibi olgular taşıyıcının sorumsuzluğunu etkileyen özellikler taşıyacaktır (Akıncı, 1999: 108).

Eşyaların, eşyaları gönderen ya da alan tarafın tutmuş olduğu kişilerce yüklenmesi, boşaltılması, istiflenmesi gibi olgular taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmaktadır. Ancak söz konusu bu sorumsuzluğun oluşabilmesi için taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmemiş olması gerekmektedir. Yani eşyalar başlangıç gönderen tarafından yüklenmiş ancak ilerleyen zamanda malların tekrar taşıyıcı tarafından yüklenmesi gerekmişse taşıyıcı bu durumda sorumluluktan kaçınamayacaktır (Arkan, 1982: 121).

Taşınan eşyaların niteliksel özelliklerinden kaynaklı olarak taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan 17. maddenin 4. fıkrasının d bendine 18. madde

kapsamında bir kısıtlama konulmuştur. Buna göre paslanma, çürüme, bozulma gibi nedenlerden dolayı özel sorumsuzluğa neden olan bitki, meyve, et, sebze gibi eşyalar eğer 18. maddenin IV. bendinde belirtildiği üzere sığağa, soğuga, rutubete gibi unsurlardan korunacak şekilde aktarılmıyorsa özel sorumsuzluğunun geçerli olabilmesi söz konusu değildir.

Taşıyan eşyaların taşınması kapsamında özel sorumsuzluk hallerinden biri de canlı hayvanların taşınmasıyla ilgili olanlardır. Söz konusu bu özel sorumsuzluğu ortadan kaldıran herhangi bir istisnai durum bulunmamaktadır.

### **1.3.2. Gönderen**

Taşıma sözleşmelerinde taraflardan biri de eşyaların taşınmasını isteyen taraf yani gönderendir. Gönderen taraf eşyaları kendi adına diğer tarafa taşınmasını isteyendir. Bu bakımdan gönderen taşıma sözleşmesini akdeden kişi olarak karşımıza çıkmaktadır. Gönderen tek şahıs olabileceği gibi aynı zamanda üçüncü kişi konumunda olan biri de olabilmektedir.

### **1.3.3. Gönderilen**

Taşımacılık kapsamında değerlendirilen bir kişi ise gönderilen olarak açıklanmaktadır. Gönderilen taşıma işlemi sonunda eşyaların temsil edileceği kişi olarak ifade edilebilir. Gönderilen her ne kadar taraf gibi gözükse de sözleşme kapsamında taraf değildir. Ancak taşıma sözleşmesinin oluşumuna büyük katkı sağlar. Taşıyıcının sorumluluğu eşyaların gönderilene teslim edilmesine kadar devam eder.

Taşıma sözleşmelerinin ne biçimde oluşturulacağı ve zaman olarak ne zaman kurulmasıyla ilgili olarak CMR'de bir düzenleme söz konusu değildir. Bu açıdan bahsedilen konularla alakalı olarak Milletler Arası Özel Hukuk Kanunu kapsamında ortaya konan maddeler ile taşımacılığın ülkenin hukuki düzenlemelerine bakılması gerekmektedir.

Türkiye'de hukuksal açıdan bir taşıma sözleşmesi, kurulduğu zamanla ilgili aynı sözleşme özelliği taşımaktadır (Arkan, 1987: 20).

Türk Ticaret Kanunu kapsamında taşıma senediyle ilgili olarak bir düzenleme bulunmasa da bu kanunun 856. maddesinin 2. fıkrası bünyesinde tarafların

sorumluluklarının eşyaların taşıyıcıya iletimiyle beraber başlayarak bir sözleşme boyutuna dönüştüğü açıklanmıştır. Ancak taşıma sözleşmesi CMR açısından aynı sözleşme olarak değerlendirilmez. Buradan hareketle taşıma senedi, taşıyıcının eşyaları teslim etmesine ve gönderilenin eşyaları aldığını teyit edinceye kadar süren bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır (CMR, m.9/ 1).

Taşıma sözleşmesi aynı sözleşmeyle benzer özellikler barındırsa da CMR'nin 4. maddesi kapsamında söz konusu sözleşmenin ziya olması, olmaması veya ortadan kalkması gibi durumlar görülse dahi söz konusu özelliklerini koruyarak sahip olduğu hükümleri sürdürecektir. Bu bakımdan sözleşmenin fiziksel olarak ortadan kalkması bir sorun teşkil etmemektedir.

Taşıma sözleşmesinin oluşabilmesi için CMR olayın bir miktar para ya da bedelle yapılması gerektiğini söylemektedir. Fakat taşımanın icraatıyla alakalı olarak para ille yapılamayacak durumlarda para yerine ölçümü yapılabilen bir değere karşılığının ödenmesi söz konusu olmaktadır.

Para ya da bedel karşılığında yapılmamış taşımalar CMR'de ele alınmamaktadır. Bu açıdan bedelsiz yapılan taşımalar hatır amaçlı yapılmış olmaktadır.

#### **1.4. CMR'nin Uygulama Alanı**

CMR'nin düzenlemelerinin uygulanması için bir takım şartların bulunması gerekmektedir. Bu şartlar CMR'nin 1.maddesinin 1. fıkrasında ortaya konulmuştur. Bu açıdan uygulama şartlarını şu şekilde sıralamamız mümkündür (Gürses, 2006: 295):

- Taşıma sözleşmesinin oluşabilmesi için gönderen ile taşıyıcı arasında bir bedel karşılığında sözleşmenin oluşturulması gerekmektedir.
- Sözleşme kapsamında gönderen ile gönderilen yerler iki farklı ülke kapsamı içerisinde olmalıdır. Buna ek olarak iki farklı ülkeden birinin CMR'ye üye ülkelerden olması gerekmektedir.

Yukarıda belirtilen şartlar sağlandığında kara taşımacılığı kapsamında yapılan ülkeler arası taşımacılık unsurlarında oluşan herhangi bir sorunda hukuksal olarak CMR'nin ortaya koyduğu düzenlemeler kullanılacaktır.

#### 1.4.1. Maddi Hukuk Açısından Uygulanma Şartı

Taşıma sözleşmesinin oluşturulabilmesi açısından eşyanın gönderildiği ve eşyanın iletileceği yerin iki farklı ülke sınırları içerisinde olması ile bu iki farklı ülkeden en az bir tanesinin CMR'ye üye olan ülkelerden biri olması gerekmektedir (CMR, m.1, f.1).

Söz konusu bu madde kapsamında tarafların hangi ülkede ikamet ettikleri ile hangi ülke vatandaşı olduklarının sözleşme açısından bir önemi bulunmamaktadır (Gençtürk, 2006: 54). Ancak eğer uygulamada CMR'nin hüküm koyamadığı durumlar söz konusu olduğunda tarafların ikamet ettikleri ülkeleri bir önemi olacaktır (Kaya, 1998: 319).

Yukarıda anlatılan duruma göre CMR'ye üye olmayan ülkeler kapsamında CMR'nin kullanılabilmesi mümkün olmaktadır (Arkan, 1982: 79). Bu durumu değerlendirdiğimizde Türkiye 1995 öncesinde CMR'ye üye konumunda bulunmamaktaydı. Söz konusu uygulama sayesinde bu dönemden önce CMR'den yararlandığı durumlar söz konusu olabilmıştır (Karan, 2001: 129).

Taşıma sözleşmesi kapsamında eşyaların gönderileceği ve iletileceği noktalar ortaya konulmaktadır. Fakat bazen istisnai hallerin oluşması durumunda söz konusu bu noktalar farklılaştırılabilmektedir.

Taşıma bazen bir ülkede olsa bile CMR düzenlemeleri geçerli olabilmektedir (Gençtürk, 2006: 54). Bu durumla ilgili olarak, taşıma sözleşmesi yapılmış ancak taşıma sözleşmesinde söz söyleme hakkına sahip kişinin isteği ya da diğer sorunlar sebebiyle aynı ülke içerisinde iletim söz konusu olursa CMR düzenlemelerinin geçerliliği olduğu örneği verilebilir (Özdemir, 2006: 27). Ancak söz söyleme hakkına sahip bireyin isteği olmadan ya da diğer unsurlardan görülmeden aynı ülke içerisinde iletimlerde CMR'nin kullanılması söz konusu olmayacaktır. Buradan da anlaşılacağı gibi CMR'de söz söyleme hakkına sahip kişilerin etkisi söz konusudur.

Taşıma sözleşmesi CMR'nin 34. maddesi kapsamında tüm eşyaların alındığı noktadan eşyaların teslim edileceği teslim noktasını kapsayacak şekilde sözleşme oluşturulmaktadır. Söz konusu bu anlaşma içerisinde taşıyıcı başka bir firmayla anlaşır ve bu sözleşmeyi başka birine devretmesi durumunda taşıma işlemini devir alan kişi sözleşmenin sunduğu tüm öğelerden sorumlu olmaktadır. Bu devir işlemi kısmen gerçekleştirileceği gibi tamamen de gerçekleştirilebilmektedir. Bu bakımdan taşıyıcı

taşıma sözleşmesini devretse de devir alan iletimin olacağı ülkede olsa bile CMR hükümlerinin uygulanması söz konusu olacaktır (Adıgüzel, 2003: 24-25).

#### **1.4.2. Taşıma Belgeleri**

Taşıyıcının isteği nedeniyle gönderence oluşturulan, içerisinde bulunan öğelerden dolayı talimat ve taşıma sözleşmesini ortaya koyan, “Franchtbrief” ile taşınan eşya üzerinde sahip olunan aynı hakkı ortaya, açığa çıkaran “Ladeschein” olarak ele alınan unsur taşıma senedir. (Arkan, 1987: 1026).

Türk Ticaret Kanununun 768. maddesi kapsamında taşıma senetleri oluşturulmaktadır. Taşıyıcı gönderenden taşıma senedini talep eder. Bunun üzerine gönderen taşıyıcıya iki nüsha şeklinde taşıma sözleşmesini gönderir. Bu iki nüsha taşıyıcı tarafından imzalanır, teki kendinde diğer teki ise gönderende kalır. Bu bakımdan taşıyıcının gönderene geri gönderdiği nüsha Türk Ticaret Kanununun 769. maddesi kapsamında kıymetli evrak olarak değerlendirilmektedir (Gürses, 2006: 297). Eğer taşıyıcı taşıma sözleşmesi istemezse gönderen taşıyıcıdan ilmühaber isteme hakkı bulunmaktadır. Bu ilmühaber kıymetli evrak niteliğindedir (Arkan, 1987: 1043-1044).

CMR kapsamında taşıma senedi “sevk mektubu” biçiminde açıklanmaktadır. Türk Ticaret Kanunu kapsamında ele alınan taşıma senedi sevk mektubunda “Franchtbrief” özelliği söz konusudur. Bundan dolayı sevk mektubu yalnızca sözleşmenin yapıldığını ve sözleşmenin koşullarını ortaya koyarken, kıymetli evrak niteliğinde değerlendirilmemektedir.

CMR kapsamında sevk mektubunun kimin tarafından oluşturulacağına dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Fakat CMR'nin 5. Maddesi kapsamında sevk mektubu taşıyıcı ve gönderici tarafından imzalanması gerektiği üzerinde durulmaktadır. Ayrıca bu madde kapsamında sevk mektubu üç nüsha olarak düzenlenerek bir nüsha gönderene, bir nüsha taşıyıcıya, bir nüsha ise taşınana eşyalarla kalmak üzere hazırlanır (Yılmaz, 2008: 14).

Taşıma senedinin oluşturulması zorunlu bir durum değildir. Bu bakımdan CMR'nin 4. maddesi kapsamında taşıma sözleşmesinin uygun oluşturulmamış olması, kaybolması ya da hasar görmesi gibi unsurlar söz konusu sözleşmeyi ortadan kaldırmamaktadır. Bu bakımdan CMR'nin 9. maddesinin 1. fıkrası kapsamında istenilen koşullar ile teslim

şartlarının yapılmadığının ortaya konulması açısından delil özelliği taşımasından dolayı önemlidir (Kaya, 1998: 315).

Yeni Türk Ticaret Kanunu (Yeni TTK) bünyesinde taşıma senetleri 856. maddenin f.1 düzenlemesinde yer almıştır. Söz konusu bu düzenleme kapsamında bu belge herhangi tarafın talebi üzerine tutulmak durumunda olup gönderen tarafından da imzalanmak zorundadır. Buradan anlaşıldığı üzere taşıma belgesi oluşturulmasının yasal bir zorunluluğu olmasa da oluşturulmaması durumunda yasal yükümlülüğün gönderen taraf üzerinde görülmektedir. Ancak tutulma zorunluluğunun bulunmadığının açık ifadelerle belirtilmesi olası sorunları oluşmasının engellenmesi açısından önemli olacaktır (Atamer, 2009).

Yeni TTK'ye göre taşıma senedinin üç nüsha olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca söz konusu bu nüshaların kıymetli evrak niteliği bulunmamaktadır. Bu durum CMR'nin düzenlemeleriyle örtüşmektedir. CMR'nin 9. maddesine göre taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin bulunduğunu ve söz konusu eşyaların taşıyıcıya iletildiğini gösteren bir karine görevi görmektedir. Taşıma senedinin düzenlenmediği durumlarda Yeni TTK'nin 859. maddesinin f. 1 düzenlemesine göre taşıyıcı, gönderen eğer isterse TTK kapsamında belirtilen ilmühabere uyan bir yük senedi oluşturmak durumundadır. Fakat bu belgelerin Yeni TTK kapsamında kıymetli evrak vasfında olmaması durumundan dolayı bu belgeler bir işe yaramayacaktır (Arkan, 2005: 59).

### **1.4.3. Taşıma Sözleşmesinin Varlığı**

Taşıma sözleşmesi, CMR'nin 1. maddesinin 1. fıkrasına göre bir bedel ya da ücret karşılığında kara yolunun kullanılmak durumunda olduğu her sözleşme kapsamında geçerli olmaktadır. Ancak söz konusu bu sözleşmenin ne biçimde oluşturulacağıyla ilgili olarak kesin yapı söz konusu değildir (Arkan, 2005: 59). Söz konusu taşıma sözleşmesi, Borçlar Kanunu'nun 1. maddesinden hareketle tarafların karşılıklı irade beyanları sonucunda kurulacağı benimsenmiştir. Söz konusu bu durum CMR'nin 9. ve 32. maddeleri kapsamında ele alınmıştır. Sevk mektubu olgusu CMR'nin 9. maddesinin 1. fıkrası kapsamında değerlendirilmektedir. Bu fıkra göre sevk mektubu taşıma sözleşmesinin varlığını ve bu sözleşmedeki şartların kabul edildiğini ortaya koymaktadır. Uygulama

kapsamında sözleşmenin taraflar arasında oluşturulması ile eşyaların taşıyıcı tarafından alınması ayrı zaman dilimlerinde gerçekleşmektedir.

Sözleşmenin kurulması ile taşıyıcının eşyaları ayrı zaman diliminde almasıyla ilgili düzenlemeler CMR'nin 32. maddesinin 1. fıkrasının (b) ile (c) bendinde düzenlenmektedir. Buradan hareketle taşıma sözleşmesinin tarafların karşılıklı irade beyanları neticesinde oluştuğunu söylememiz mümkündür (Aydın, 2006: 6-7).

CMR açısından taşıma sözleşmelerinin kurulmasında herhangi bir şekil şartı bulunmamaktadır. Aynı zamanda taşıma senedi söz konusu olmadan taşıma sözleşmeleri kurulabilmektedir (Karan, 2001: 128). Bunun dışında CMR'nin 4. maddesi kapsamında taşıma senedinin var olmaması, uygun yapılmamış olması ya da kayıp olması gibi durumlar taşıma sözleşmesini ortadan kaldırmayacaktır (Adıgüzel, 2003: 22).

Yeni TTK'de taşıma sözleşmesi açıklanmamıştır. Fakat Yeni TTK'nin 850. maddesinin f. 1 düzenlemesinde taşıyıcı tanımı yer almaktadır. Söz konusu düzenleme kapsamında taşıyıcı, eşya taşıma sözleşmesi açısından yolcu ya da eşya ya da bu öğelerin ikisini beraber taşımayı yüklenen kişiler olarak açıklanmıştır (Aydın, 2006: 69). Dikkat edilirse bu tanımlama kapsamında taşıma işlemlerinin sözleşme kapsamında yürütülmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Ancak bu durum bir sakınca ortaya çıkarmaktadır. Taşıma sözleşmesi olduğunun belirtilmemesi durumunda sözleşme oluşturulması mümkün olmayacağı anlamı oluşmaktadır. Bilindiği üzere gönderen ile taşıyıcının aralarında belli bir meblağ karşılığında anlaşarak taşıma taahhüdünün kurulmasıyla birlikte taşıma sözleşmesinin oluşumu mümkün olmaktadır. Yeni TTK'nin 856. maddesinin f.2 düzenlenmesi kapsamında anlaşanların irade beyanlarının sözleşmeyi oluşturduğu açıkça ifade edilmiştir.

Yeni TTK'nin 856. maddesinin f. 2 düzenlemesine göre taşıma sözleşmesinde şekil şartı aranmamaktadır. Ancak taşıma sözleşmesinde iradi beyanlar neticesinde kurulabileceği belirtilmektedir. Ayrıca taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirilen eşyanın teslim edilmesinin bu sözleşmenin varlığını ortaya koyacağı belirtilmiştir. Söz konusu bu düzenlemeler sayesinde CMR ile örtüşmesi mümkün olmuştur.



Burada değinilmesi gereken bir diğere önemli konu ise Karayolu Taşıma Kanunu (KTK)'dur. KTK'nin 6. maddesinin f.1 düzenlemesine göre eşyaların taşınması sırasında senedinin olması zorunludur (Can, 2004: 43).

Bu senet Yeni TTK açısından ele alındığında ise bu kanun kapsamında şekil şartıyla ilgili bir düzenleme bulunmamakla birlikte KTK'ye atıfta bulunan herhangi bir düzenleme de bulunmamaktadır (Sözer, 2006: 43). Bu durumdan dolayı KTK'nin 6. maddesinin f.1 düzenlemesinin hangi şartlara bağlanacağını açıklayabilmek mümkün olmamaktadır.

#### **1.4.4. Taşıma Konusunun Eşya Olması**

Taşıma unsuru eşya olarak ele alınmaktadır. Ancak eşya unsuru CMR bünyesinde tanımlanmamıştır. Taşıma sözleşmelerinde hangi eşyaların taşınmayacağı CMR'nin 1. maddesinin 4. fıkrası kapsamında ele alınmaktadır. Bu açıdan taşıma kapsamında olmayan eşyalar şu şekilde sıralanabilir (Arkan, 1982: 11).

- Uluslararası posta anlaşmalarının ön gördüğü taşımacılık faaliyetlerinde,
- Cenaze taşımaları söz konusu olduğunda,
- Ev eşyası taşımacılığı söz konusu olduğunda CMR hükümleri uygulanmayacaktır.

CMR açısından bir objenin eşya statüsünde değerlendirilmesi için ticari değerinin olması gerekmemektedir. Bu nedenden dolayı taşınan unsurun ticari niteliği olmayan her türlü obje ile canlı hayvan bu kapsam altında eşya olarak değerlendirilmektedir (Karan, 2011: 122-123).

Yukarda sayılan unsurlardan bir tanesi olan ev eşyası kavramı çeşitli tartışmalara neden olmaktadır. Bu tartışmanın nedeni ise hangi eşyaların ev eşyası biçimde değerlendirileceği konusudur. Bu bakımdan taşınacak eşyaların paketlenmesi, iletilmesi, teslim edildiği yerde birleştirilmesi gibi durumları içermekteyse ev eşyası iletimi söz konusu olmaktadır (Arkan, 1982: 11). Fakat eşyaların sayılan unsurların hiçbiri gerçekleştirilmeden yalnızca taşıma işlemi yapılmaktaysa, ev eşyası kapsamında değil CMR'nin belirlediği şekilde değerlendirilmelidir (Özdemir, 2006: 26).

Yeni TTK bünyesinde taşıma faaliyetlerinin dışında tutulması gereken öğeler açıklanmadığı gibi eşya tanımına da yer verilmemiştir. Bu bakımdan maddi niteliği olan her unsurun Yeni TTK açısından eşya olarak kabul edilebilmesi mümkün olmaktadır.

CMR’de taşıma faaliyetlerinin dışında bırakılan ev eşyaları, Yeni TTK’nin 894. maddesinde taşıma eşyası olarak açıklanmıştır. Ayrıca bu madde bünyesinde taşıyıcının yükümlülükleri de düzenlenmiştir. Bu madde kapsamında yapılan tanımlama içerisinde büro ya da benzeri yerler ögesi kullanılmıştır. Bu bakımdan bürolardan taşınan eşyalar da ev eşyası olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca bu düzenleme bünyesinde ev eşyalarının toplanması, sökülüp kurulması, taşınması gibi ögelere yer verilmiştir. Bu olgularla CMR’nin ev eşyası düzenlemeleri değerlendirildiğinde ise Yeni TTK’nin taşıma eşyası ifadeleriyle uyum gösterdiği fark edilecektir.

Yeni TTK kapsamında yapılan tanım açısından değerlendirildiğinde ev eşyası taşıma sözleşmelerinin CMR kapsamında değerlendirilemeyeceği gayet açıktır.

#### **1.4.5. Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması**

Taşıma sözleşmesi kapsamında taşımanın para ya da bir ücret karşılığında yapılması gerekmektedir. Söz konusu bu durum CMR’nin 1.maddesinin 1. fıkrası kapsamında düzenlenmiştir. Ücretin nakit para olması gibi durum zorunluluk değildir. Para ile ölçülebilir bir unsurun olması yeterli koşuldur. Bunun taşınacak eşyalardan sağlanacak gelirin taşıma işlemini karşılaması gerekmektedir (Karan, 2001: 112).

Taşıma sözleşmesi için belli bir bedel zorunludur. Yani belli bir ücret alınmazsa taşıma sözleşmesinin CMR kapsamında var olabilmesi mümkün değildir. Böyle bir durum altında ise ülkelere has hukukun kullanılması söz konusu olacaktır (Ülgen, 1988: 6).

Taşıma senedinde taşıma için alınacak ücret yazılması zorunlu bir durumdur. Söz konusu bu durum CMR’nin 6. maddesinin 1. fıkrasının (i) bendinde düzenlenmiştir. Taşıma maksadıyla alınacak ücret senet bünyesinde yazılmamışsa ve taşıyıcı tacir durumunda ise CMR kapsamında sözleşmenin var olmadığı iddia konusu olamayacaktır. Türk Ticaret Kanunu kapsamında taşımacı tacir sayılmasından dolayı CMR kapsamında da ücret alınması gerekmektedir (Karan, 2011: 113).

Taşıma senedi bünyesinde bedelin gönderen tarafından ödenmesiyle ilgili bir düzenleme yapılmamışsa, bedelin gönderilen tarafından ödenmesi gerekmektedir. Söz konusu bu olgu CMR’nin 13. maddesinin 2. fıkrasında düzenlenmiştir. Dikkat edilirse eşyaların iletildiği gönderilen kesim, taşıma sözleşmesinin bir tarafı değildir. Ancak taşıma sözleşmesinden en fazla yararlanan kesim gönderilen taraf olmaktadır (Karan, 2011: 113).

Söz konusu bu durumdan dolayı bedelin ödenmesi gönderilenin yükümlülüğünde olacağı CMR'nin 13. maddesi 2. fıkrasında açıklanmaktadır (Gençtürk, 2006: 19).

Yeni TTK'nin 850. maddesinin f. 2 düzenlemesinde ücret ödeme, yolcu taşıma fiilinde yolcuya ve eşya taşımada ise gönderen tarafa ait bir yükümlülük şeklinde ele alınmıştır. Bu kanun kapsamında ücretin zorunlu olması, bu kanundaki düzenlemenin CMR'deki düzenlemeyle örtüşmesini sağlamıştır.

Taşıma işlemleri Yeni TTK'nin 850. maddesinin f. 3 düzenlemesinde ticari faaliyet olarak değerlendirilmektedir. Söz konusu bu olgu kapsamında bir ücretin kararlaştırılmamış olmasına rağmen taşıyıcın ücret talep etme hakkının olduğu değerlendirilmiştir. Bu durum Yeni TTK'nin 20. maddesinde düzenlenmiştir. Taşıma işini yapan taraf bu işi geçici olarak yerine getirmekteyse Yeni TTK'nin 851. maddesinin f. 1 düzenlemesi geçerli olacaktır. Yeni TTK'nin 850. maddesi f.3 düzenlemesi açısından bu olgu gereksiz tekrar olarak nitelendirilmektedir. Söz konusu düzenleme bazı karışıklıklara neden olabilecektir. Örnek vermek gerekirse esnaf birisinin geçici bir işlemde dolayı taşıma faaliyetinde bulunması durumunda bu kişinin tacir kabul edilmesi halinde istemsiz sonuçların orta çıkması mümkün hale gelecektir. Bu durum esnaf işletmelerinin taşıma işini yapıp yapamayacaklarını da tam olarak ortaya koyamamaktadır. Söz konusu bu düzenleme CMR bünyesinde bulunmazken Yeni TTK'de bulunmaktadır. Ancak bu ögenin tekrar düzenlemesi daha iyi olacaktır.

#### **1.4.6. Taşımanın Taşıt Aracılığıyla Kara Yolunda Yapılması**

Bu bölüm içerisinde konu iki başlık açısından ele alınmaya çalışılacaktır. Bunlar;

- Taşıt aracılığı ile taşıma,
- Taşımanın karayolunda yapılmasıdır.

##### **1.4.6.1 Taşıt Aracılığı ile Yapılması**

Taşımanın söz konusu olabilmesi için CMR'nin 1. maddesine göre taşıma fiilinin taşıtlarla yerine getirilmesi gerekmektedir. Taşıt olgusu 1. maddenin 2. fıkrasındaki esaslar gözetilerek tespit edilecektir. Bu bakımdan Türkiye'de taşıt Karayolu Trafığı Sözleşmesi'ne bağlı olarak tespit edilecektir. Söz konusu sözleşmenin 4. maddesinde taşıt olarak römorklar, yarı römorklar, motorlu olan araçlar olarak açıklanmıştır (Karan, 2011: 56).

CMR'nin belirttiği esaslar çerçevesinde motosikletler ve otomobiller ile yapılacak taşımalar da taşıt kapsamında ele alınmaktadır. Karayolu Trafîği Sözleşmesi'nin 4. maddesine göre ise traktörler insan ya da eşya taşınmasında kullanılabilir. Ancak traktörler CMR'de taşıt aracı kapsamında ele alınmamaktadır (Karan, 2011: 56).

Taşımacılık faaliyetlerinde kullanılacak araçların belirlenmiş olması bu faaliyetler kapsamında belli standartların oluşmasına neden olmaktadır. Ayrıca kullanılacak taşıtların önceden bilinmesiyle birlikte taşıtlar üzerinde alınacak önlemlerin belirlenmesi açısından önemli olacaktır.

#### **1.4.6.2. Kara Yolunda Yapılması**

CMR'nin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyaların kara üzerinden taşımının yapılması gerekmektedir. Ancak CMR bünyesinde kara yolunun tanımı bulunmamaktadır. Bu açıdan kara yolunun tanımında Karayolları Trafik Kanunu'nun (KTK) yaptığı tanım kullanılabilir (Aydın, 2006: 17). Bu kanunun 3. maddesi kapsamında kara yolu, toplumun kullanımına açık olan yol, alan, köprü benzeri mekanlar şeklinde açıklanmaktadır.

Eşyaların kara yolundan taşınmasıyla alakalı olarak bir istisnai durum söz konusudur. Bu istisna CMR'nin 2. maddesinin 1. fıkrasında açıklanmıştır. Söz konusu istisnaya göre eşyaların bulunduğu araçlar çıkmaması şartıyla iletimin bir bölümünde deniz yolu, tren yolu ya da hava yolu kullanılmaktaysa, bu durum kara taşımacılığı sözleşmesi kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak kara taşımacılığı kapsamında ele alındığında bu iletim yollarında oluşan kayıp ve hasarlarda taşıma sözleşmesi bulunmasına rağmen, hasara ya da kayba neden olan unsur deniz, kara ya da tren yoluna göre değerlendirme altına alınacaktır. Bu açıdan deniz, tren ya da hava yolu kuralları kapsamında değerlendirme söz konusudur (Akkirpik, 2000: 219). Söz konusu taşıma biçimlerinde zarara ya da kayba neden olan durumla alakalı olarak düzenlemelerin bulunmaması halinde CMR kuralları uygulanacaktır (Karan, 2011: 43).

CMR'nin 2. maddesindeki düzenlemeler çerçevesinde taşınan eşyalarda kayıp ya da hasar söz konusu olmuşsa ya da teslim süresi içerisinde teslimat gerçekleşmemişse, taşıyıcıya yönelik dava hakkı mevcut bulunmaktadır. Bu uygulama sayesinde gönderilen tarafın söz konusu kayıpla ya da hasarla ilgili olarak tespit yapma yükümlülüğünün

olmaması sağlanmaktadır. Yani bu düzenlemeler kapsamında gönderilen taraf korunmuş olmaktadır (Kaya, 1998: 316-317).

CMR kapsamında taşıt değişimi söz konusu olmamaktadır. Bunun nedeni ise eşyanın taşınma esnasında araçtan çıkartılmamasının gerekmesidir. Bu açıdan konteynerde yapılan taşımalar CMR kapsamında değerlendirilmemektedir. Bu durumdan dolayı konteynerde CMR düzenlemelerin kullanılması söz konusu olmayacaktır (Kaya, 1998: 317).

Buraya kadar anlatılanlardan hareketle, taşıma esnasında eşyaların araçlardan çıkartılmaması durumunda olayların CMR kapsamında ele alınabileceğini söylememiz mümkün olmaktadır. Ancak burada önemli olan olgu, eşyalar araçtayken yararlanılan taşıma yöntemlerinin kurallarının geçerli olduğudur. Eğer mevcut taşıma yöntemlerinin karşılaşılan durumla alakalı olarak düzenlemeleri mevcut değilse, CMR düzenlemelerine başvurulması gerekmektedir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2.TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

#### 2.1.Taşıyıcının Eşya Zararından Doğan Sorumluluğu

Taşıma sözleşmesinin oluşturulmasıyla birlikte taşıyıcının sorumluluğu ortaya çıkmaktadır. Taşıyıcının en önemli sorumluluklarından bir tanesi aldığı malı olduğu biçimde gönderilene teslim etmesidir. Ayrıca söz konusu bu görevi sağlarken taşıyıcı eşyayı koruma borcunu yüklenmiş olmaktadır (Arkan, 1982: 40). Taşıyıcının söz konusu bu sorumluluğu yerine getirememesi halinde hasardan ya da ziyadan kaynaklanan sorumluluğu oluşmaktadır (Kaya, 2007: 239).

Devletlerarası düzenlemeler açısından Taşıma Hukukuyla alakalı düzenlemeler, eşya zararı ve eşyaların olması gereken sürelerde gönderilene ulaştırılmaması durumunda açığa çıkan zararlara göre düzenlenmektedir (Özdemir, 2006: 93).

#### 2.1.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Sorumluluğunun hukuki niteliğiyle alakalı olarak CMR'nin 17. maddesinin f fıkrasının 1. bendinde bulunan düzenleme tartışmalı unsurlar bulundurmaktadır. Bu madde kapsamında sorumlulukla ilgili olarak genel kamı sorumluluğun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğudur. Ancak kimi görüşlere göre sorumluluk ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu şeklinde değerlendirilmektedir (Adıgüzel, 2004: 44).

İki görüşten bir tanesi olan yumuşatılmış kusursuz sorumluluk kavramını savunlar açısından CMR'nin 17. maddesinin f fıkrasının 2. bendi taşıyıcının sorumluluklarından kaçınmasının mümkün olmadığını ve bu neden olayların neticesine engel olamayacağı düzenlemesini göz önünde bulundurmaktadır (Şamlı, 2008: 16). Söz konusu bu düzenleme mücbir nedene göre daha detaylıdır.

Mücbir sebep genel olarak taşıyıcı zorlayıcı sebep olarak değerlendirilmektedir. O halde edimi yapmakla olan yükümlünün edimlerine yönelik olarak öngörülemez ve karşı

konulamaz olarak oluşan olaylar mücbir sebep olarak değerlendirilmektedir (Arkan, 1982: 136-137). Buna rağmen taşıyıcının öngöremediği ve engelleyemediği olaylar firma bünyesindeki olaylardan kaynaklanmasından dolayı engellenemez nitelikte olması zorunlu değildir (Kaya, 2009: 324). Bu durumdan kaynaklı olarak söz konusu bu düzenleme mücbir sebeple alakalı değildir. Yoksa CMR'nin 17. maddesinin f fıkrasının 3. bendi "Taşıyıcı taşımayı yapmak için kullandığı araçtaki bozukluğa dayanarak sorumluluktan kurtulamaz" biçimindeki unsurun yer verilebilmesi mümkün olmazdı. Söz konusu bu nedenlere dayalı olarak taşıyıcının sorumluluktan kaçınabilmesi için, sorumluluğa neden olan olay durumlarla alakalı olarak, bu durumların oluşumunu engellemek adına gerçekleştirilmesi gereken en üst seviyedeki dikkati sergilediğini ortaya koyması gerekmektedir (Adıgüzel, 2003: 45).

Diğer görüş olan sorumluluğun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu kabul edenler açısından, taşıyıcının kusurluluğu karine biçiminde ele alınmaktadır. Ancak taşıyıcı kusursuz olduğunu ortaya koyarak değil, CMR'in 17. maddesinin f fıkrasının 2. ve 4. bendindeki hallere dayanarak gerçekleştirmesi gereken özeni sergilediğini ortaya koyacaktır. Bu durumdan dolayı özen borcu kusursuz sorumluluktan kaynaklanan bir durum olmaktan çok ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu niteliği taşımaktadır (Aydın, 2006: 33-34).

Bu açıdan taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, söz konusu hasarla ilgili olarak kusursuz olduğunu ispat etmesi değil, CMR'nin 17. maddesinin f fıkrasının 2. ve 4. bendindeki yer olan nedenlerinin olduğunu ortaya koyması gerekmektedir. Bu durumdan dolayı neticeleri engellemez ifadesinin mücbir sebepten daha geniş anlam içermesinden kaynaklı olarak taşıyıcının sorumluluğunun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğunu söylememiz mümkün olmaktadır (Adıgüzel, 2003: 46).

Türk Ticaret Kanunu'nun 781. maddesinde eşyanın zarar görmesi durumun ortaya çıkan yükümlülük düzenlenmiştir. Söz konusu bu maddenin birinci bendi bünyesinde hasarın ya da ziyanın taşıyıcıdan kaynaklanmadığını ortaya çıkarılması durumunda yükümlülüğün kusur sorumluluk olacağı belirtilmiştir. (Adıgüzel, 2003: 46). Taşıyıcının söz konusu bu kusurdan kurtulabilmesi için basiretli tacirden beklenen özeni sergileyebildiğini ispat etmesi yeterli olmaktadır.

Yeni TTK bünyesinde taşıyıcının eşya zararı oluşması durumunda açığa çıkan sorumluluğu Yeni TTK'nin 875. maddesinin f.1 düzenlemesinde kusursuz sorumluluk gecikme sorumluluğuyla birlikte ele alınmaktadır (Adıgüzel, 2007: 1877). Böylelikle CMR'nin 17. maddesi ile örtüşmesi sağlanmıştır.

Sorumluluğun hukuksal özelliklerinin ortaya koyan Yeni TTK'nin 875. maddesinin f. 1 düzenlemesi, aynı kanunun 876. Maddesinin f. 1 düzenlemesine yardımcı olacaktır. Taşıyıcının sorumluluktan kaçınabilecekleri durumlar Yeni TTK'nin 876. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır. Söz konusu bu düzenleme içerisinde “en iyi seviyede özen göstermesine rağmen” şeklinde bir ifade yer almıştır. Ayrıca hatırlanacağı gibi CMR kapsamında taşıyıcı, aracın arıza yapması durumunda sorumluluktan kurtulamamaktaydı, söz konusu bu olgu Yeni TTK'nin 876. maddesinin f. 1 düzenlemesinde de ele alınmıştır. Bu bakımdan CMR kapsamında ele alınan hukuki nitelikler Yeni TTK kapsamında da ele alınabilecektir. Bu olgulardan hareketle Yeni TTK'nin taşıyıcıya yüklediği sorumluluklar CMR ile örtüşmektedir. Ayrıca Yeni TTK'nin yumuşatılmış sorumluluk kavramını gözettiğini söylememiz mümkün olmaktadır.

### **2.1.2. Sorumluluk Süresi**

Taşıyıcının sahip oldukları eşyanın korunması borcu ve eşyanın geciktirilmesinden dolayı ortaya çıkan sorumluluk, taşıyıcının eşya almasıyla birlikte başlamakta ve söz konusu eşyanın gönderilene bırakılana kadar devam etmektedir (Berksoy, 2007: 759). Söz konusu bu olgularla ilgili düzenlemeler CMR'nin 17. maddesi kapsamında yapılmıştır. Fakat bu düzenlemeler kapsamında teslim alma ile teslim etme ifadelerinin tam olarak ne biçimde kullanıldığı açıklanmamıştır (Gençtürk, 2006: 134).

Taşıyıcının sorumluluğunun oluşmasıyla ilgili olarak taşıma süreci içerisinde zarara neden olayın oluşması yeterli olmaktadır. Zarara sebep olan olay taşıma işlemi sırasında gerçekleşmiş ancak zarar taşıma işleminin bittikten sonra oluşmuşsa taşıyıcının sorumluluğu bulunmaktadır. Bu bakımdan zararın sorumluluk süreci içerisinde oluşması bir önem ifade etmemiş olmaktadır (Aydın, 2006: 35).

#### **2.1.2.1. Teslim Alma**

Teslim alma Taşıma Hukuku kapsamında, taşınmaya mevzu olan eşyanın sorumluluğun sağlanarak taşıyıcıya sağlanması biçiminde açıklanmaktadır. Teslim



olgusunun oluşabilmesi için eşya zilyedinin gönderici, taşıyıcı ya da taşıyıcı yardımcısına sunulmuş olması gerekmektedir (Kaya, 1998: 241). Ayrıca Türk Medeni Kanunu'nun 973 maddesinin f fıkrasının 1. bendi kapsamında bir objede fiili hakimiyeti olan birini zilyedi olduğundan bahsedilmektedir. Bu durum taşıyıcının eşyada sorumluluk sahibi olmasına sebep olmaktadır.

Teslim alma süreci taşıyıcı ile gönderilen tarafların karşılıklı olarak birbirlerine beyanda bulunmaları sonucunda oluşmaktadır. Söz konusu bu beyan örtülü ya da açık biçimde gerçekleştirilebilmektedir (Kaya, 1998: 241). Bu durum teslim alma sürecinin iki taraflı bir hukuki nitelik taşıdığını ortaya koymaktadır. Buradan hareketle taşıyıcı bilmeksizin bir eşyanın taşıyıcının mekanına bırakılması gibi bir durum oluştuğunda teslim alma süreci oluşmamış olacağını söylememiz mümkün olacaktır (Aydın, 2006: 36). Benzer biçimde belli bir tarihte taşınması istenilen bir eşyanın istenilen tarihten önce taşınmaya başlaması durumunda teslim alma kavramı oluşmayacaktır (Arkan, 1982: 52-53).

Taşıma sorumluluğu kapsamında olan eşya tek parçadan oluşmuyorsa teslim alma süreci her parça kapsamında farklı zaman dilimlerinde olacaktır. Bu açıdan eşya sorumluluğu da her bir parçanın zaman dilimine göre değerlendirilecektir (Arkan, 1982: 53).

Yükleme borcunun kime ait olduğu olgusu teslim alma sorumluluğunun zamanını belirleyecektir (Kaya, 1998: 241). Gönderen eğer yükleme borcunun üstlenmişse yüklemenin ardından, eğer yükleme borcu taşıyıcıya aitse yükleme öncesi gerçekleşmektedir. Ayrıca yükleme borcunun taşıyıcıya ait olduğu durumlarda yükleme sırasında kullanılan süre de taşıyıcının sorumlulukları dahilinde olmaktadır (Aydın, 2006: 36-37).

İstifleme işlemiyle yükleme işlemlerinin birbirleriyle karıştırılmaması gerekmektedir. İstifleme ve yükleme borçları gönderen tarafa aitse bu işlemlerin bitiminden sonra teslim alma söz konusu olacaktır. Ancak sadece yükleme borcu göndere aitse eşyaların araca yüklenmesiyle birlikte teslim alma söz konusu olacaktır (Aydın, 2006: 37).

Uluslararası hukuk kapsamında parçalar halinde gönderilen unsurların gönderence, tek bir parça gönderilen unsurların ise taşıyıcı tarafından yüklemesi yapılacağı kabul görmektedir (Arkan, 1982: 53-54).

Yüklemeyle alakalı olarak taşıma sözleşmesi yön tayin edici olacaktır. Eğer sözleşme kapsamında bir karara varılamaması durumunda olayın durumu ve adet ile örf'e göre bir karara varılacaktır. İstifleme ve yükleme borcu aksi bir durum söz konusu olmadıkça CMR'de gönderene ait bir borç şeklinde değerlendirilmektedir. Bunun temelinde ise gönderen tarafın söz konusu gönderilen eşyanın yüklenmesi açısından gerekli aletlere sahip olduğu fikri bulunmaktadır. Bu bakımdan söz konusu bu borcun gönderen tarafta olması mantıklı olmaktadır (Aydın, 2010: 38).

Yeni TTK açısından teslim alma eylemi iki taraflı biçimde gerçekleştirilmektedir. Bu bakımdan bu eylemin oluşabilmesi açısından karşılıklı örtülü ya da açık irade beyanları gerekmektedir. Bu eylem kapsamında açığa çıkan yükleme borcunun kime ait olacağıyla alakalı olarak, farklı görüşler bulunmasına rağmen TTK kapsamında söz konusu bu olguya ait bir düzenleme bulunmamaktadır. Tüm bu olgular tarafların aralarında sözleşme olup olmamasına göre farklılaşan adetler ile ticari örf'ler kapsamında çözüme ulaştırılmasını gerektirmektedir (Arkan, 1982: 52-53).

Yeni TTK kapsamında yükleme borcunun hangi tarafa yükleneceğiyle alakalı düzenlemeler bulunmaktadır. Bu açıdan bu kanunun 863. maddesinin f. 1 düzenlemesi bünyesinde ticari eylemler kapsamında görülen durumlar içerisinde, yükleme borcu gönderen tarafın yükümlülüğündedir. Söz konusu bu düzenlemeyle birlikte CMR ile TTK kapsamında yükleme borcunun kime ait olduğuyla ilgili tartışmalar son bulmuş olmaktadır.

#### **2.1.2.2. Teslim Etme**

Teslim etme, kavramı taşıyıcının taşıma eylemini bitirmesi ve taşıyıcının eşya üzerinde sahip olduğu zilyetliği gönderilen tarafa teslim etmesi şeklinde açıklanabilir (Kaya, 1998: 242). Teslim etme sürecinin hukuki kapsam içerisinde iki tarafı bulunmaktadır. Bu açıdan teslim alma süreciyle benzer bir durumdur (Kaya, 1998: 242).

Eşyaların gönderilen taraf bilmeden gönderilenin mekanına bırakılması teslim etme olarak kabul görmeyecektir. Ayrıca gönderilenin eşya zilyetliğini devralmadan ödemedede bulunması durumunda da teslim edilmeme söz konusu olmayacaktır (Aydın, 2006: 40).

CMR'nin 6. maddesinin f fıkrasının 1. bendi kapsamında eşyanın teslim edileceği kişi, taşıma senedi üzerinde adı olan kişi olarak kabul edilmektedir. Söz konusu bu maddenin 4. bendinde de bu sorumluluğun gönderilenin isteği üçüncü kişilere teslim edilmesi mümkün olabilmektedir. Bu açıdan teslim etmenin gerçekleşebilmesi için, önceden tespit edilen bireye ya da kuruma yapılması gerekmektedir (Gençtürk, 2006: 39).

Boşaltma borcunun hangi tarafın üstlendiği teslim etme olgusunun zamanlamasında farklılıklara neden olacaktır. Boşaltma borcunun taşıyıcıya ait olduğu durumlarda boşaltmanın bitiminin ardında teslim etme gerçekleşecektir. Eğer boşaltma taşıyıcının yükümlülüğünde değilse, eşyaların gönderilene ulaşmasıyla birlikte teslim etme gerçekleştirilmiş olmakta yani boşaltma işlemi öncesi gerçekleşmektedir (Ülgen, 1988: 41).

CMR bünyesinde boşaltma yükümlülüğünün hangi tarafa ait olduğuyla alakalı olarak bir düzenleme söz konusu değildir. Söz konusu istif ve yükleme borcuyla alakalı olarak sorumluluğun tespit edilmesi bakımından ilk olarak sözleşme dikkate alınmalıdır. Sözleşmenin kullanılmadığı durumlarda ise ticari örf ve adete göre ya da halin icabına göre bir karara varılması söz konusu olacaktır. Bunun dışında gönderilen tarafın eşyayı tanınması, bilmesi ve eşyanın özelliklerine göre aletlere sahip fikrinden hareketle boşaltma borcunun gönderilene ait olduğunu söylememiz olanak sağlayacaktır. Fakat söz konusu bu borcun kime ait olduğu olgusunun değerlendirilirken mevcut olayın niteliklerinin ele alınması gerekmektedir (Aydın, 2006: 41).

Yeni TTK teslim etme edimini iki taraflı olarak nitelendirmektedir. Bu bakımdan tarafların karşılıklı örtülü ya da açık beyanları kapsamında teslim etme eylemi oluşacaktır. Teslim etme eylemlerinde üzerinde durulan olgulardan biri boşaltma borcunun hangi tarafın yükümlülüğünde olacağıdır. Söz konusu bu yükümlülükle alakalı olarak TTK'de bir düzenleme yapılmamıştır (Özdemir, 2006: 137). Bu bakımdan söz konusu bu borç tespit edilirken, taraflar arasındaki sözleşme dikkate alınacak ve bu sözleşme kapsamında ticari örf ile adete göre bir karara varılacaktır (Arkan, 1982: 59).

Yeni TTK bünyesinde boşaltma borcunun hangi taraf yükümlülüğünde olduğu belirtilmiştir. Bu açıdan bu kanunun 863. maddesinin f. 1 düzenlemesi kapsamında ticari usullere uygun olduğu durumlar içerisinde boşaltma yükümlülüğü gönderenin

yükümlülüğünde olmaktadır. Böylece boşaltma borcuyla alakalı tartışmalar ortadan kaldırılmış olmaktadır.

Eşyaların bazı durumlar içerisinde gümrüğe teslimi söz konusu olabilmektedir. Bu hallerin ortaya çıkması durumunda Gümrük Kanunu (GK) düzenlemeleri yardımcı görev üstlenmektedir. Eşyaların gümrüğe bırakılması durumunda, taşıyıcının teslim görevini yerine getirip getirmediğiyle alakalı olarak bazı tartışmalar ortaya çıkabilmektedir. Özellikle bu tartışmaların çıkmasına neden olan olgu, Eski Gümrük Kanunu'nun 51. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında yer alan eşyaların gümrükte bulunan işletmelere verilebilmesi hakkındaki düzenlemedir. Ancak GK kapsamında bu olguya yer verilmemektedir. Ancak literatürdeki pek çok çalışmada Eski Gümrük Kanunu kapsamında değerlendirilen olgu yer almıştır.

Yeni TTK'nin 878. maddesinin f. 1(g) düzenlemesinde CMR'nin 17. maddesinin f. 4 düzenlemesi kapsamında yer almayan taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasıyla alakalı bir bent bulunmaktadır. Söz konusu bent açısından taşıyıcılar Gümrük Kanunu ile diğer kanunlar kapsamında bulunan düzenlemelere dayanarak sorumluluklarının kurtulabileceklerdir (Adıgüzel, 2007: 1900).

Gümrük Kanunu kapsamındaki bazı düzenlemeler nedeniyle eşyaların teslimi oldukça geç gerçekleşebilmektedir. Bu durum tamamen ya da kısmen ziyaa durumları ile hasar olgularının ortaya çıkabilmesine neden olabilmektedir. Yeni TTK'nin 878. maddesinin f. 1(g) düzenlemesinde bu olgudan bahsedilmiştir. Buna göre taşıyıcılar kendi risk alanları dışındaki oluşabilecek durumlarla alakalı olarak yükümlülük altına girmeyeceklerdir. Ancak CMR bünyesinde böyle bir sorumluluktan kurtuluş sebebi yer almamaktadır (Adıgüzel, 2007: 1900).

#### **2.1.2.2.1. Teslim Engelleri**

Teslim engelleri eşyaların bazı nedenlerden dolayı ulaştırılması gereken tarafa ulaştırılamaması durumunu ifade etmektedir. Gönderilen tarafın eşyayı teslim aldığı halde ödeme yapmaması, gönderilenin eşyayı almaması, boşaltma sorumluluğu gönderilene ait olmasına rağmen bu borcu yerine getirmemesi, taşımada ithalat söz konusu olduğunda ithalat ilgili prosedürlerin gönderilen tarafından sağlanmaması ile taşıyıcının temsilde

bulanamayacağı gibi durumlar teslim engellerinin oluşmasına neden olmaktadır (Arkan, 1982: 86).

Taşıyıcının sorumluluğu teslim engelleri bulunması durumunda bile sürmektedir. Bu durumdan dolayı teslim engelleri önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşıyıcının teslim engeli sonucunda sorumluluktan kaçınabilmesi için bazı durumların oluşması gerekmektedir. CMR'nin 15. maddesinin f fıkrasının 1. c.2 kapsamında belirlendiği üzere eğer gönderilen eşyayı almamakta diretiyorsa taşıyıcı gönderen taraftan talimat talebinde bulunacaktır. Söz konusu bu durum altında gönderen taşıma senedinin ibrazına gerek duymadan eşya üzerinde belirleyici rol üstlenebilecektir. Fakat 15. maddenin 2. fıkrası kapsamında gönderilen, eşyayı almak istemese bile, gönderen taraf taşıyıcıdan istemedikçe , gönderilen malları isteme hakkına sahip olacaktır.

CMR'nin 12. maddesinin f fıkrasının 5(a) kapsamında, eşyalarının gönderilen tarafın istememesi dışındaki nedenlerden dolayı teslimi söz konusu olamıyorsa, gönderen taraf taşıma senedinin ilk nüshasını ibraz etmek koşuluyla eşya üzerinde hak kazanabilecektir. Söz konusu durumlarda sorumluluğun ortadan kalkması talimatlara göre şekillenecektir (Aydın, 2006: 45).

CMR'nin 16. maddesinin 2. fıkrasının c. 1 kapsamında taşıyıcı teslim engeliyle karşılaşması durumunda eşyayı tasarruf hakkı adına boşaltabilmektedir. Söz konusu bu durum içerisinde taşıyıcı boşaltma borcuna sahip olmasa dahi boşaltma işlemi sırasında sorumluluğu sürecektir. Ancak boşaltma işlemi bittiğinde ise sorumluluğu ortadan kalkacaktır (Seven, 2006: 456).

Söz konusu bu maddenin c.2 bendine göre taşıyıcı tasarruf hakkı kapsamında eşyayı muhafazada bulunabilecektir. Ayrıca c.3 bendine göre ise isterse taşıyıcı eşyayı üçüncü kişiye teslim edebilecektir. Eşyanın muhafazası halinde tasarruf sahibi ile taşıyıcı arasında vedia sözleşmesi oluşacaktır. Üçüncü kişilere teslim söz konusu olduğunda ise üçüncü kişi ile taşıyıcı arasında vedia sözleşmesi oluşur (Gençtürk, 2006: 141). Söz konusu üçüncü kişiyle vedia sözleşmesi yapılırsa üçüncü kişinin dikkatli seçilmesi gerekmektedir.

Eşyaların bazı durumlarda taşıyıcı tarafından satılması da mümkün olmaktadır. Söz konusu bu durumun oluşabilmesi için, CMR'nin 16. maddesinin f fıkrasının c. 1

kapsamında eşyanın depolanması durumunda yapılacak masrafların eşya değerinin aşması, eşyanın bozulur cinsten olması ile satışı zorunlu hale getirecek hallerin bulunması takdirde söz konusu mal taşıyıcı tarafından satılabilecektir. Bu durumlar altında taşıyıcı tasarruf sahibinden talimat almadan satım işlemi gerçekleştirebilir.

Yukarıda sayılan durumlar dışında taşıyıcı eşyayı satabilmek adına tasarruf sahibinden makul bir talimat neticesinde eşyayı satabilecektir. Fakat taşıyıcı makul bir zaman dilimi içerisinde tasarruf sahibinden bir talimat almaması durumunda da eşyayı satabilme hakkına kavuşacaktır (Kaya, 1998: 245).

Yeni TTK bünyesinde teslim engelleri, bu kanunun 869. maddesinin f.1 düzenlenmesinde yer almaktadır. Söz konusu bu düzenleme kapsamında taşıyıcı bu kanunun 868. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında açıklanan tasarruf sahiplerinden aldığı talimat doğrultusunda hareket etmek durumundadır. Eğer teslim engelini oluşturan öge CMR'nin 15. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında belirtilen eşyanın teslim alınmasından kaçınılması haline dayanmaktaysa, taşıma senedinin ibrazı bir zorunluluk olsa dahi tasarruf sahibi ibrazda bulunmadan bu haktan yararlanabilecektir. Bu açıdan Yeni TTK ile CMR birbirleriyle örtüşmüş olmaktadır.

Yeni TTK'nin 869. maddesinin f. 3 c. 1 düzenlemesine göre eğer taşıyıcıya bir talimat verilmemişse, aynı maddenin f. 3 c. 2 düzenlemesi açısından taşıyıcı, eşyaları saklamaya yoluna gidebilir, eşyaları geri götürebilir ya da eşyaları üçüncü kişilere teslim edebilir. Ancak taşıyıcının üçüncü kişilere teslimde özen gösterme sorumluluğu bulunmaktadır. Bu sorumluluk yeterli bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu bu düzenleme CMR'nin 16. maddesinin f. 2 c.3 düzenlemesiyle örtüşmüştür.

Eşyaların bozulabilir cinsten olması durumunda taşıyıcı Yeni TTK'nin 869. maddesinin f. 3 c.4 düzenlemesine dayanarak eşyaları satabilecektir. Ancak taşıyıcı söz konusu eşyaları satarken Yeni Türk Borçlar Kanunu'nun (Y-TBK) 108. maddesindeki hükümlere uygun davranmak durumundadır. Söz konusu düzenleme bünyesinde satış için mahkemeye başvuru şartı bulunmaktadır. Bu satış işlemlerinde dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta ise eşyanın bulunduğu yerdeki kanunlara göre satış işlemlerinin gerçekleştirileceğidir. Eğer ülkemizde satış işlemleri gerçekleşecekse bu durumda TBK

hükümleri uygulanacaktır (Adıgüzel, 2003: 92). Ancak söz konusu bu olgu CMR'nin uygulanması açısından bir uyum problemi yaratmış olmaktadır.

#### **2.1.2.2.2. Taşıma Engelleri**

Eşya teslim noktasına ulaşmadan önce, taşıma senedinde belirtilen haller dışında bir durum kavuşmuş ise taşıma engellerinden bahsetmemiz mümkün olacaktır. Söz konusu bu durum CMR'nin 14. maddesinin 1. fıkrasına göre düzenlenmiştir (Gençtürk, 2006: 142).

Taşıma süresinin belirlendiği ve eşyaların başka bir araca nakledilmesinin yasaklandığı bir durumda söz konusu bu şartlarının sağlanabilmesin ortadan kalkması bu duruma örnek gösterilebilecektir. Söz konusu bu durumlar altında taşıyıcı tasarruf hakkı sahibinden talimat isteyebilecektir. Bu açıdan taşımanın gerçekleştirilmesi talimata göre şekillenecektir (Aydın, 2006: 47).

CMR'nin 14. maddesinin 1. fıkrası kapsamında belirtilen durumlar dışında, CMR'nin 14. maddesinin 2. fıkrası kapsamında belirtilenlere göre taşıyıcı tasarruf sahibinden makul bir zaman dilimi içerisinde talimat bekleyecektir. Bu zaman dilimi içerisinde bir talimatın gelmemesi durumunda taşıyıcı eşyayı tasarruf sahibi adına boşaltabilecektir. Bu durumun ardından ise taşıyıcının yasal yükümlülüğü sonlanmış olacaktır (Aydın, 2006: 48). Bunun dışında CMR'in 16.maddesinin 3.fıkrasında belirlene şartların gerçekleşmemesi durumunda taşıyıcı eşyayı satabilme hakkına kavuşacaktır (Gençtürk, 2006: 143).

Burada anlatılan koşullar altında taşıyıcı tasarruf sahibinin çıkarını koruyacak şekilde hareket etmek durumundadır.

Yeni TTK bünyesinde taşıma engelleri 869. madde kapsamında yer almıştır. Bu bakımdan bu kanunun 869. maddesinin f.1 düzenlemesine göre taşıyıcı taşıma engeliyle yüzleşmesi durumunda, tasarruf hakkına sahip kişilerden talimat almayı bekleyecektir. Tasarruf hakkı sahibinden talimat alınması ögesiyle birlikte CMR'nin düzenlemeleri ile uyum yakalanmış olmaktadır.

Yeni TTK'nin 869. maddesinin f. 1 düzenlemesi kapsamında taşıyıcı eğer talimat almamışsa, aynı maddenin f.3 c.2 düzenlemesine göre söz konusu eşyayı, depolama, boşaltma ve üçüncü kişilere teslim etme ile geri götürme hakkına sahip olmaktadır. Eğer taşıyıcı üçüncü kişilere teslim karar verirse özen borcunu yerine getirmesi yeterli

olacaktır. Bunun dışında Yeni TTK'nin 869. maddesinin f. 3 c.4 düzenlemesindeki koşullarına sağlanması halinde taşıyıcı eşyayı satma hakkına kavuşmuş olacaktır. Ayrıca taşıyıcının bu düzenlemeler kapsamında tasarruf hakkı sahibinin yararına hareket etmesi gerekmektedir. Buraya kadar anlatılan düzenlemeler CMR'nin düzenlemeleriyle örtüşmektedir.

### **2.1.3. Eşya Zararı**

Bu bölümde eşya zararı iki biçimde ele alınacaktır. Bunlar:

- Eşyanın ziyaa uğraması
- Eşyanın hasara uğramasıdır.

#### **2.1.3.1. Eşyanın Ziyaa Uğraması**

Ziya kavramı birkaç şekilde ele alınabilecektir. Bunlar aşağıdaki gibi özetlenebilir (Adıgüzel, 2003: 61-62).

- Eşyanın ekonomik değerini yitirmesi,
- Eşyanın gönderene verilemeyecek bir forma kavuşması,
- Eşyanın kullanım amacının dışına çıkması şeklinde özetlenebilecektir.

Yukarıdaki sayılan unsurlar eşyanın çalınması, yanması, bir yere emanet edilip ve geri alınmayacak durumda olması, kaybolması benzeri durumlar nedeniyle ortaya çıkabilmektedir (Adıgüzel, 2003: 62). Eşyanın belli bir süreliğine teslim edilememiş olması ziya olduğu anlamına gelmemektedir (Arkan, 1982: 48).

CMR kapsamında bu belli süredeki belirsizliğin ortadan kaldırılması maksadıyla belli düzenlemeler oluşturulmuştur. Böylece teslimin gecikmesiyle ziya olguları birbirinden ayrılmıştır. Bu açıdan CMR'nin 20. maddesinin 1. fıkrasına göre, taraflarca taşıma süresi belirlenmişse bu sürenin bitiminden sonraki otuz gün, eğer süre tespit edilmemişse taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonraki altmış günlük süre içerisinde eşyayı teslim etmek durumundadır. Bu sürelerin aşılması halinde ziya karine olarak kabul görmeye başlayacaktır (Öztoprak, 2009: 2-3).

Tasarruf hakkına sahip olan taraf CMR'nin 20. maddesinin 2. ve 3. fıkralarına göre tazminat almış bulunmaktaysa, ödemenin ardından bir yıl içerisinde eşya bulunması halinde kendine bildirim yapılmasını yazılı olarak isteme hakkına sahiptir. Bildirimin



ardından otuz gün içinde tazminat iade edilirse eşya teslimi gecikme bedelleriyle geri istenebilmektedir (Uslu, 2007: 36)

Eşyaların kısmi ziya uğraması da olası bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu kısmi ziya ya da tam ziya durumu taşıyıcıdan istenecek tazminatı ve bu tazminatın zaman aşımı belirlenmesi açısından oldukça önem arz etmektedir (Aydın, 2006: 51). Kısmi ziyaa ile tamamen ziya durumlarındaki tazminat CMR'nin 23. ve 25. maddeleri kapsamında düzenlenmiştir. Ayrıca ziya durumlarıyla ilişkin zaman aşımı süreleri ise CMR'nin 32. maddesinde düzenlenmiş durumdadır.

Eşyanın sahip olduğu tüm nitelikleriyle birlikte teslim edilememesi durumu tam ziya olarak ele alınmaktadır. Ayrıca söz konusu eşyanın yeri bilinmesine rağmen teslim gerçekleşmemişse tam ziya olarak ele alınacaktır. Eşyanın kaybolması, yanması, bozulması, ekonomik değerini yitirmesi, sağladığı özellikleri yitirmesi gibi eşyayla bütünleşen olguların yalnızca taşıma sözleşmesine bağlı olarak taşındığı durumlarda tam ziya olgusu ortaya çıkmaktadır (Arkan, 1982: 64).

Eşyanın kısmi ziya uğraması, eşya parçalarının kaybı, ağırlıkta azalma, hacimde olan azalama gibi durumların ortaya çıkması halinde olmaktadır. Bu açıdan kısmi ziya olgusunun ortaya çıkabilmesi için ölçü birimleri ile paket gibi değerlendirilebilir olgularla ilgili eşyaların bulunması gerekmektedir. Örnek vermek gerekirse, taşıyıcı tarafından on birim eşyanın teslim edilmesi gerekirken, beş birim eşyanın teslimi halinde kısmi ziya oluşacaktır. Bunun dışında eşyanın kendisini dışında ambalajının teslim edilmesi durumunda söz konusu ambalaj eşyanın parçası olarak kabul görerek kısmi ziya olgusunu ortaya çıkaracaktır (Arkan, 1982: 64). Fakat ambalajın eşyanın mali değerini taşımamasından ve eşyanın niteliklerini karşılamamasından dolayı tam ziya olarak değerlendirilmesi daha akılcı olacaktır.

Eşya parçalarının bütün şekilde bir anlam ifade ettiği durumlarda ise söz konu parçalardan olan ziyaların kısmi değil tam ziyaa olarak değerlendirilmesi gerekecektir. Bu durumdan dolayı tasarruf sahibi eksik parçalardan değil bütün eşyalardan kaynaklanan tazminatı talep edebilecektir (Yazıcıoğlu, 2000: 75).

Ziya olgusu Yeni TTK açısından değerlendirildiğinde ise; Yeni TTK kapsamında ziya tanımının yapılmamış olması, düzenlemeler kapsamında Yeni TTK'nin 875.

maddesinin f. 1 düzenlenmesinin kullanılmasına olanak sağlamaktadır. Söz konusu düzenleme kapsamında ziya, eşyanın yok olma durumu açıklayacaktır.

Yeni TTK'nin 874. maddesinin f.1 düzenlemesine göre zıya taşıma sürecini takip eden yirmi gün ile sınır ötesi taşımalar açısından otuz günle sınırlandırılmıştır (Ülgen, 2005: 26). CMR bünyesinde bu zaman dilimleri daha uzun süreleri kapsamaktadır. Dikkat edildiğinde ziya süresinin başlangıcı taşıma süresinin bitimidir. Fakat bu sürenin başlangıcıyla alakalı olarak bir düzenleme yapılmamıştır. Bu bakımdan zaman tespiti yapılırken Yeni TTK'nin 873. maddesinin f. 1 düzenlemesi dikkate alınacaktır. Söz konusu düzenleme açısından taşıma süresinin taraflarca belirlendiği durumlarda, uygun zamanın tespiti gerekli olacağından, sürenin ne zaman başlayacağı konusunda alakalı olarak net bir neticeye ulaşmak güç olacaktır. Bu bakımdan bu sürelerin tespiti için Yeni TTK'nin 874. maddesinin f. 1 düzenlemesine dayanmak çözüm yolu bulunması açısından mantıklı olacaktır.

Tasarruf hakkı sahibi Yeni TTK'nin 874. maddesinin f.2 düzenlemesi kapsamında tazminat hakkına sahip olmaktadır. Ancak tasarruf sahibi tazminat hakkı sağlamışsa da ilerleyen dönemlerde eşyanın bulunması halinde, tasarruf sahibi geri bildirim isteme hakkına sahiptir. Bu düzenleme CMR'nin düzenlemesiyle örtüşmüştür.

Tasarruf sahibi eşyanın bulunmasının bildirimini izleyen otuz gün içerisinde tazminat ile diğer masrafları iade ederek, eşyayı isteme hakkına sahiptir. Bu hüküm Yeni TTK'nin 874. maddesinin f. 3 düzenlemesinde yer almaktadır. Söz konusu bu hüküm aynı zamanda CMR'nin düzenlemeleriyle örtüşmektedir.

Yeni TTK bünyesinde tam ziya ile kısmi ziya ayrımı düzenlenmiştir. Bu açıdan Yeni TTK'nin 880. maddesi ile 882. maddesi kapsamında ziya türüne göre oluşacak tazminatlar ve bu tazminatlarla ilgili hükümler yer almaktadır.

### **2.1.3.2. Eşyanın Hasara Uğraması**

Eşyanın maddi değerinde azalmaya neden olan olgular hasar kavramı altında değerlendirilmektedir. Yani burada odaklanılması gereken durum değer azalmasının bulunup bulunmadığıdır. Söz konusu olarak eşyada maddi azalma olmadan satış zamanının geride kalması ya da piyasada cari fiyatının düşmesi benzeri durumlarda hasar olgusundan bahsedilmeyecektir. Ayrıca söz konusu eşyada oluşan maddi kötüleşme durumunun hasar

olarak değerlendirilebilmesi için söz konusu hasarın süreklilik içermesi gerekmektedir (Yazıcıoğlu, 2000: 76).

Eşyadaki ezilme, bükülme, delinme, paslanma benzeri olgulardan kaynaklanan fiziksel özelliklerdeki bozulmalar dışında eşyanın içsel yapılarında oluşan eksiklikler hasar olarak ele alınacaktır.

Eşyalardaki hasarlara örnek olarak gıdaların bozulması gösterilebilir. Söz konusu bozulmalar taşıma şartlarının sağlanmamasında kaynaklanabilmektedir. Taşıyıcının taşıdığı eşyayı koruyacak nitelikli araçlarla taşımacılık yapması hasarın oluşmasını engelleyecektir. Söz konusu hasarlar taşıyıcının yaptığı unsurlardan kaynaklanmakta ise tasarruf hakkı sahibi hasarın telafisini isteyecektir (Adıgüzel, 2004: 25-26).

Ziyada olduğu gibi kısmi hasar söz konusu olabilmektedir. Eşyanın kısmi ya da tamamen zarar görmesiyle ilgili düzenlemeler CMR'nin 25. maddesinin 2. fıkrasının (a) ile (b)'sinde düzenlenmektedir. Bu durumla ilgili olarak şu unsur örnek gösterilebilir; on birim eşyanın üç birimi çatlamış ve yedi birimi sağlam ise ve bu çatlayan üç birimin maddi bir değeri varsa kısmi hasardan bahsedilebilecektir. Ancak bu üç birim hiç kullanılmaz halde ise bu sefer ziya olgusu ortaya çıkacaktır. Parça halinde bir değer ifade etmeyen ve bütün olarak değerlendirilmesi gereken eşyalarda oluşan hasarlarda tamamen hasardan bahsedilecektir (Özdemir, 2006: 102).

Hasarla ilgili olarak üzerinde durulması gereken başka bir unsur ise, hasar gören eşya tamir edilerek eski durumuna kavuşturulabilerek satılabiliyorsa tam hasardan söz edilmesi pek mümkün olmayacaktır. Yani eşyanın onarılabilip onarılamadığı oldukça önemli bir husustur. Burada unutulmaması gereken nokta ise eşyanın onarılması açısından harcanan miktarın hasar tazmini olarak istenebilmesidir (Özdemir, 2006: 102). Bu açıdan hasarın oluşmasına neden olan olayın nitelikleri göz önünde bulundurularak hasarın onarılması için harcanan miktarın hasar tazminatı olarak tazminata dahil edilmesi gerekmektedir (Adıgüzel, 2004: 26).

Hasar ya da zarar kavramları Yeni TTK bünyesinde tanımlanmamıştır. Bu bakımdan söz konusu olgularla alakalı olarak Yeni TTK'nin 875. Maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında yer alan hükümlerden yararlanılması söz konusu olmaktadır. Bu düzenleme kapsamında hasar eşyanın varlığının korunması sırasında zarara uğraması

olarak ele alınmaktadır. Söz konusu eşyaların varlığının sürdürmesiyle beraber zarara uğramış olgusu CMR'nin düzenlemeleriyle örtüşmektedir. Bu açıdan CMR kapsamında ele alınan hasar olguları Yeni TTK açısından da kullanabilecektir.

Yeni TTK hükümlerinde tam hasar ile kısmi hasar olguları düzenlenmiştir. Bu açıdan Yeni TTK'nin 882. maddesinin f. 1 ile f. 2 düzenlemelerinde hasarın eşyanın tamamı ya da eşyanın münferit parçalarında oluşması durumlarıyla alakalı olarak hükümler bulunmaktadır. Bu durum Y-TTK ile CMR'nin örtüşmesini sağlamıştır.

#### **2.1.4. Ziya ile Hasarın Birlikte Bulunması**

Ziya ile hasar ayrı durumlar olarak oluşabilecekleri gibi bazen aynı anda oluşabilmektedirler. Söz konusu haller içerisinde ziya ile hasar arasındaki sınırın tespiti oldukça zorlaşmaktadır. Bu neden ziya ile hasara neden olan olayın niteliklerinin değerlendirilmesi oldukça önemli olacaktır. Bu durumla ilgili olarak, bir hasar sonucunda eşyanın onarılamayacak hale gelmesi durumu ya da onarılsa dahi eşyanın eski niteliklerini sağlamamasıyla ziya oluşumu sunulabilecektir. Ayrıca özellikleri bakımından parça olarak değil bütün olarak değerlendirilmek durumunda olan eşyaların parçalarında oluşan hasarlar tam ziya olarak değerlendirilecektir. Eşyalar üstünde oluşan tam ziyamın hasar olarak değerlendirilmesi pek gerekli olmamaktadır (Özdemir, 2006: 103).

#### **2.2. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**

Taşıyıcının sorumluluğu kapsamında uluslararası sözleşmelerde önemli olan unsurlardan bir diğeri gecikme sorumluluğu kavramıdır. Söz konusu gecikme, taşınması gerekli olan eşyaların ulaştırılması gereken zaman dilimi içerisinde ulaştırılmaması şeklinde açıklanabilir. Taşıyıcının eşyayı ulaştırması gereken süre taşıma sözleşmesi kapsamında belirlenebilmektedir. Ancak belirli süre belirlenmemişse taşıyıcının eşyayı makul süre içerisinde ulaştırması gerekmektedir (Yazıcıoğlu, 2000: 77).

Taşıyıcının gecikme dolayısıyla sorumlu tutulabilmesi açısından şu üç unsurun bulunması gerekmektedir (CMR, m. 19):

- Taşınması gereken eşyalarının süresinin aşılması,
- Hak sahibinin eşyanın geç ulaştırılmasından dolayı zarara uğraması,
- Taşıma süresinin aşılması ile oluşan zarar arasında nedensellik bağının bulunması gerekmektedir.

CMR'nin 17. maddesinin 1. fıkrası kapsamında zıya ile hasar sorumluluğu ile taşıyıcının gecikme sorumluluğu birlikte ele alınmıştır. Bu durumdan dolayı bu kavramlar arasındaki hukuki özellikler aynı niteliktedir (Ülgen, 1997: 238).

Bazı durumlarda gecikme, eşyanın teslim edilme süresinin aşılmasından kaynaklanmayabilmektedir. Bu duruma taşıyıcının eşyayı teslim alması zaman dilimi içerisinde almaması durumunda gönderen tarafından ekstradan depolama masrafı yapılması; benzer olarak taşıyıcının olması gereken sürede eşyayı taşımış olmasına rağmen boşaltma süreçlerinde gecikmeler sebebiyle gönderilenin ya da gönderenin ekstra maliyetlere katlanması durumunda oluşan maliyetlerin telafisinin gerekli olması durumu örnek olarak verilebilir. Fakat burada mevcut durumlar ulusal hukuk kapsamında değerlendirilecektir (Uslu, 2007: 36).

### **2.2.1. Sorumluluğun Şartları**

Sorumluluk şartları üç kapsamda ele alınmaktadır. Bunlar;

- Taşıma süresinin alışılması,
- Zarar
- Nedensellik bağıdır.

#### **2.2.1.1. Taşıma Süresinin Aşılması**

Taşıma süresinin aşılması olgu iki başlık altında ele alınacaktır. Bunlar;

- Süre kararlaştırılan haller,
- Süre kararlaştırılmayan hallerdir.

##### **2.2.1.1.1. Süre Kararlaştırılan Hâllerde**

Uluslararası sözleşmeler kapsamında, taşıma süresiyle alakalı kesin bir zaman dilimi bulunmazken, bunun yerine söz konusu zaman dilimin ne biçimde tespit edileceğiyle alakalı bazı düzenlemeler oluşturulmuştur (Gençtürk, 2006: 126). Bu açıdan CMR kapsamında zaman tespit edilirken taşımanın gerçekleştirileceği mesafe, yollarının coğrafi özellikleri benzeri özelliklere dayanılarak zaman dilimi tespit edilmeye çalışılmaktadır. Bu bakımdan kesin hatlarıyla oluşturulan bir zaman dilimi söz konusu değildir (Aydın, 2006: 99).

Taşıma sözleşmesi kapsamında tarafların taşıma süresini belirlemesi mümkündür. Ancak söz konusu sürenin taşıma senedinde belirtilmesi zorunludur. Fakat burada unutulmaması gereken nokta taşıma sürenin taşıma senedi kapsamında yazılmamış olması bu sürenin belirlenmediği anlamına gelmemektedir. Sürenin belirlendiği durumlarda bunun ispat edilmesi gönderenin sorumluluğunda olacaktır (Yazıcıoğlu, 2000: 82).

Bazı durumlarda taşıma süresi kararlaştırılmamış olsa bile sürenin varlığından söz edilebilmektedir. Bu duruma örnek olarak, taşıyıcılar yaptıkları reklamlar bünyesinde taşımanın ne kadar süre içerisinde bitirileceğini açıklamakta iseler, taşıma süresinin ne kadar olduğu taşıyıcı açısından sorumluluk altına olduğu olgusu gösterilebilir Yazıcıoğlu, 2000: 82).

Taşıma süresinin belirlendiği durumlarda sürenin başlangıç zamanı da taraflarca kararlaştırılabilecektir. Fakat taşımanın başlangıcı belirlenmemişse, taşıyıcının eşyaları teslim almasıyla birlikte taşıma süresinin başlaması genel olarak kabul görmektedir (Yazıcıoğlu, 2000: 83).

#### **2.2.2.1.2. Süre Kararlaştırılmayan Hâllerde**

Taşıma süresinin belirlenmediği durumlarda, söz konusu taşımanın sahip olduğu nitelikler göz önüne alınarak makul bir süre içerisinde taşımanın gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Burada önemli olan yasal açıdan makul sürenin ne biçimde hesaplanacağıdır. CMR kapsamında makul sürenin nasıl hesaplanacağıyla ilgili bir düzenleme bulunmamaktadır. Fakat makul sürenin kararlaştırılmasında, parsiyel taşımalar kapsamında bütün eşyaların toplanması sırasında kullanılacak sürenin göz önünde bulundurulması olgusundan bahsedilmektedir (Aydın, 1982: 102).

Makul sürenin tespitinde bazı faktörler göz önünde bulundurulur. Söz konusu faktörlerden bazıları aşağıdaki gibidir (Gençtürk, 2006: 128):

- Hava durumu,
- Taşıma kapsamında kullanılacak aracın özellikleri,
- Taşımanın sürdürüleceği zaman aralığı,
- Taşıyıcıdan istenilen talimat gibidir.

Makul sürenin hesaplanması açısından ayrı bir durum ise, taşıma edimine engel teşkil edebilecek durumların makul süre hesabı içerisine dahil edilip edilmeyeceği konusudur. Bu olguyla alakalı olarak farklı görüşler bulunmaktadır.

Makul sürenin hesaplanmasıyla ilgili olarak hangi şartlarının değerlendirilmesi konusunda alakalı olarak genel görüş, taşıma sürecinin başlangıcında var olan şartların makul sürenin hesaplanmasında kullanılmasıdır. Bu görüşe göre taşıma süreci içerisinde şartlarda oluşan farklılıklar makul sürenin hesaplanmasına etki etmeyecektir. CMR'nin 17. maddesi kapsamında taşıma süreci içerisinde oluşan değişimlerin sorumluluktan kaçınma aracı olarak değerlendirilmeyeceği görüşü söz konusu olmaktadır. Taşıma sürecinin ardında taşıma koşullarında meydana gelen oluşması halinde söz konusu engellerle alakalı olarak CMR'nin 17. maddesinin 2. fıkrasına göre ispat yükümlülüğü doğuracaktır. Ancak taşıma sırasında oluşan değişiklikler makul süre hesabına katılırsa taşıyıcının ispat sorumluluğu ortadan kalkmış olacaktır (Gençtürk, 2006: 129).

Taşıma esnasında olan durumların makul süre hesabı içine katılması gerektiğini savunanlar diğer görüşü oluşturmaktadır. CMR'nin 19. maddesi kapsamında parsiyel taşımalar söz konusu olduğunda zaman söz konusu eşyaların hepsinin bir araya getirilmesine açısından tespit edilmektedir. Bu açıdan beklenmeyen durumların da makul süre hesabı içerisine alınması gerekmektedir (Gençtürk, 2006: 129). Bu açıdan CMR'nin 17. maddesinin 2. fıkrası kapsamındaki belirtilen durumların süre hesabı bünyesinde kullanılabilmesinden dolayı, taşıyıcının sorumluluktan kurutulmak adına bu düzenlemeye bağlı kalınması olası bir durum olmayacaktır.

Makul sürenin tespit edilmesiyle alakalı olarak taşımanın başlangıcındaki şartların göz önünde bulundurulması görüşü daha makul gözükmektedir. Çünkü taşıma süresinin kararlaştırıldığı durumlarda eğer taşıyıcı süreyi aşarsa sorumluluktan kurtulmak adına CMR'nin 17. maddesinin 2. fıkrasına dayanacaktır. Aynı durumun makul sürenin hesaplandığı durumlarda da kullanılabilmesi taşıyıcılar açısından oldukça önemli olacaktır (Aydın, 1982: 104).

#### **2.2.2.2. Zarar**

Taşıyıcıyı sorumluluk altına girmesine neden olan bir diğer koşul, gecikmeden dolayı bir zararın oluşmasıdır. Bu açıdan gecikme zararı söz konusu gecikme nedeniyle

maddi olanaklarda oluşan zararı açıklamaktadır (Berksoy, 2007: 765). Bu açıdan zarar, tasarruf sahibinin mevcut karında olan kayıplar ya da maddi varlıkları kapsamında azalmalar olarak oluşmaktadır. Bu durumla alakalı olarak, eşyanın geciktirilmesi sonucunda eşyanın pazar fiyatındaki düşüşler ya da eşyanın ulaşılabileceğinin düşünülmesi neticesinde başka tacirlerle sözleşme yapılması sonucunda tacirin zararını karşılamaya yönelik olarak verilen tazminatlar, taşınan eşyanın boşaltımı için ödenen ücretler veya gümrük tarifelerindeki artışlar benzeri örneklerin verilmesi mümkündür (Coşgun, 2003:516).

Zararın hasar ya da ziya biçiminde ortaya çıkması bazı farklılıkların oluşmasına neden olacaktır. Zararda hasar veya ziya olgularından hangisinin yükümlülük doğuracağı ziya ile hasarının sebeplerine bağlı olarak değişecektir. Bu durumla alakalı olarak, taşıma aracındaki olan aksaklık sebebiyle ziya, araç şoförünün yanlışları dolayısıyla ortaya çıkan negatif durumlar nedeniyle gecikme söz konusu olmuşsa, hem hasardan kaynaklı zarardan hem de gecikmeden kaynaklanan zarardan bahsedilebileceği örneğinin sunulması mümkündür. Söz konusu bu durumla alakalı olarak gecikme ve hasardan kaynaklanan zararın telafi edilmesi istenebilecektir (Aydın, 1982: 108).

Başka bir görüş kapsamında, gecikmenin ziya ya da hasara neden olması veya hasarın ve ziyanın gecikmeyle sonuçlanması durumunda taşıyıcının sorumluluklarını hasar ya da ziya düzenlemeleri kapsamında değerlendirilecektir (Şamlı, 2008: 25).

### **2.2.2.3. Nedensellik Bağı**

CMR açısından taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu tutulabilmesi açısından olması gereken bir diğer unsur gecikme ile gecikme sonucu oluşan hasarda bir nedensellik bağının olması gerekmektedir (Coşgun, 2003: 512). Oluşan zararda taşıyıcının gecikmesinden dışından bir sebep bulunmaktaysa bu açıdan sorumluluk düzenlemelerinin uygulanması söz konusu değildir. Bu bakımdan zarar neden olan unsur üzerinden değerlendirilmede bulunulacaktır.

Yeni TTK kapsamında taşıma süresinin tespitinde 873. maddenin f.1 düzenlenmesinden yararlanılması mümkündür. Bu düzenleme açısından taşıma süresi, taraflar tarafından kararlaştırılabilecektir. Ancak kararlaştırmanın olmadığı durumlarda ise, sürenin tespit edilmesi açısından özenli bir taşıyıcının taşımayı yerine getireceği zaman



dilimi göz önünde bulundurulacaktır. Bu durum CMR düzenlemeleriyle örtüşmektedir. Bu açıdan bu hükmün kaynağı olarak CMR'nin 19. maddesi kabul edilebilecektir.

### **2.3. Yardımcılar ile Ara Taşıyıcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk**

Taşıyıcı bütün durumlarda bu sorumluluğu yerine getirmemekte ya da yerine getirememektedir (Yeşilova, 2004: 17). Özellikle taşıma işlemi ticari hayattaki gelişmelerden ve teknolojideki gelişmelerden dolayı birçok taraf bakımında yürütülmesi gereken bir işlem halini almıştır. Bu durumdan dolayı taşıma faaliyeti bir takım sözleşmeler dahilinde bazı kısımları halinde ya da tamamen yardımcıları devredilebilmektedir.

Taşıma faaliyetinde birden çok kişinin olması ve söz konusu taşımada zararın oluşması tüm taşıyıcıların sahip olduğu risk açısından değerlendirilebilecektir. Bu olasılık her taşıyıcıyla alakalı farklı düzenlemeleri gerektiren bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bakımdan CMR ve TTK kapsamında taşıyıcıların ve taşıyıcı yardımcılarının edimlerden kaynaklanan sorumlulukları farklı düzenlemeler kapsamında değerlendirilmektedir.

Bir borç alan tarafın borcunu ifa ederken, bu ifayı gerçekleştirebilmek adına kullandığı kişiler yardımcı kişi kategorisine girmektedir. Bu açıdan burada borçlunun yardımcıya ifaya dahil olmasını izin vermesi önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır (Yeşilova, 2004: 17). Söz konusu bu koşulların oluşması sonucunda yardım alınan kişi ifa nedeniyle oluşan zararda borçlunun sorumlu olması durumu ortaya çıkacaktır.

#### **2.3.1. Yardımcı Kişiler**

Yardımcıların yaptıklarından dolayı oluşan sorumluluk CMR'nin 3. maddesi kapsamında düzenlenmektedir. Bu düzenleme kapsamında yardımcıları, taşıyıcının çalıştırdığı kişiler ile taşımanın gerçekleştirilmesi maksadıyla hizmetlerinden yararlanan kişilerden oluşmaktadır (Adıgüzel, 2003: 105). Bu maksatla bu bölüm kapsamında bu kişilerden bahsedilecektir.

### **2.3.1.1. Taşıyıcının Çalıştırdığı Kişiler**

Söz konusu kişilerin taşıyıcının çalıştırdığı kişiler olabilmesi için bu kişilerin taşıyıcıya bir hizmet vermeleri gerekmektedir. Yani burada anlatılmak istenen husus taşıyıcının yardımcıya emir ya da komut verme yetkisinde olmasıdır (Adıgüzel, 2003: 105). Bu bakımında taşıyıcının emrinde olan tüm işçiler ve bütün bireyler bu kapsam altında değerlendirilmektedir (Gençtürk, 2006: 193).

Taşıyıcıların sorumluluğunda olan bireylerin sebep olduğu zararlarda bu kişilerin taşıma görevi kapsamında olmaları zorunlu bir durum değildir. Yani taşıma görevi dışında bir unsurdan dolayı yardımcı kişilerin zarar vermeleri, taşıyıcıyı sorumlu tutmaktadır (Arkan, 1988: 326). Bu bakımdan taşıyıcı firmanın muhasebe departmanında çalışan kişinin ısıtıcıyı kapatmayı unutması sonucu oluşan yangından dolayı taşınan ürünlerin zarar görmesi bu açıdan taşıyıcının sorumluluğunda olmaktadır. bu örnekteki gibi olaylar gibi sebeplerden dolayı taşıma konusu mallar üzerinde oluşan zararlardan taşıyıcı sorumlu tutulacaktır. Ancak burada oluşacak zararlarda yardımcı kişilerin kendi görevleriyle alakalı hata ve ihmallerinin olması gerekmektedir. Yani eğer muhasebe görevlisi muhasebe işiyle alakalı olmayıp taşıma faaliyeti kapsamında giren bir görevi yaparken zararın oluşmasına neden olursa CMR'in 3. maddesi kapsamında taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmamaktadır (Arkan, 1988: 327).

Taşıyıcı yardımcılarının yaptıkları eylemlerden dolayı ortaya çıkan sorumluluk Yeni TTK'nin 879. maddesinin f. 1 düzenlemesi bünyesinde yer almaktadır. Bu düzenleme bünyesinde taşıyıcının kendi adamları ibaresi yer almaktadır. CMR bünyesinde taşıyıcının çalıştırdığı kişiler olgusuyla bu olgu örtüşmüş olmaktadır (Adıgüzel, 2007: 105). Bu bakımdan Yeni TTK açısından kendi adamları ibaresi, taşıyıcının kendi adına çalıştırdığı kişileri ifade etmiş olmaktadır.

### **2.3.1.2. Taşıyıcının Hizmetlerinden Yararlandığı Kişiler**

Taşıma işlemine yardım eden bir diğer grup taşıyıcının hizmetinden yararlandığı kişilerdir. Söz konusu bu kişiler ile taşıyıcı arasında her zaman devam eden bir iş ilişkisi mevcut bulunmayabilmektedir.

Taşıyıcı bu kişilerden belli işlerin yerine getirilmesinde yardım almaktadır. Bu kişiler işlerini tamamladıklarında taşıyıcıyla aralarındaki anlaşma sona ermektedir. Söz

konusu bu ilişki içerisinde taşıyıcının bu kişilere emir verebilmesi koşulu aranmamaktadır. Ayrıca söz konusu bu kişilerin taşıma faaliyetine direkt olarak katılma zorunlulukları gibi bir zorunluluk bulunmamaktadır (Dirican, 2007: 386). Fakat bu taşıma işleminin ifası sırasında görev almış olsalar da bu zararda bu kişilerin paylarının olması gerekmektedir (Adıgüzel, 2007: 1902). Bu açıdan taşıyıcı taşıma işlemine başlanmadan önce söz konusu eşyaların saklandığı depo çalışanlarının, yüklemenin gerçekleştirildiği alanlardaki çalışanların, aracın muhafaza edildiği yerdeki çalışanların yaptıkları edimlerden sorumlu tutulmaktadır. Yani eğer taşıyıcı taşımayı kabul etmişse, taşıyıcıya yardımcı olan her unsur taşıyıcı sorumluluğu altına girmektedir. Söz konusu bu durum taşıyıcının sorumluluğunu arttırmaktadır (Adıgüzel, 2003: 107).

CMR'nin 17. maddesinin f. 3 düzenlemesi açısından taşıyıcı yardımcı kişilerin kusurlu olduğunu iddia ederek zarardan sorumlu tutulmasını önleyebilmekteyse bu kişiler yardımcı kişi olarak nitelendirilmeyecektir. Fakat söz konusu kişilerin CMR'nin 3. maddesi kapsamında ele alınması durumunda söz konusu önceki düzenlemenin kullanılmasına gerek duyulmayacaktır (Arkan, 1988: 324).

Sözleşme kapsamında değerlendirilemeyecek işlemleri yapan taşıyıcı yardımcılarının CMR'nin 28. maddesinin f.2 düzenlemesine göre taşıyıcıya bir sorumluluk yaratmaması mümkün olabilecektir. Bu açıdan taşıyıcılar bu düzenleme sonucunda sınırlı sorumlu ya da sorumluluktan kurtulma imkanlarına sahip olacaklardır.

Y- TTK'nin 879. maddesinin f. 1 düzenlenmesi kapsamında hizmetinden yararlanan kişiler, taşımanın getirilmesi amacıyla kullanılan kişiler olarak ele alınmıştır. Söz konusu bu kişilerin yaptıkları edimlerle ilgili olarak taşıyıcının sorumlu tutulması açısından, bu kişilere verilen görevin ifası sırasında zararın oluşması gerekmektedir. Bu bakımdan bu düzenleme CMR'nin düzenlemesiyle örtüşmektedir.

### **2.3.2. Ara Taşıyıcılar**

Ara taşıyıcılar bu bölümde iki başlık altında ele alınacaktır. Bunlar;

- Gönderen ile sözleşmesi olmayanlar,
- Gönderen ile sözleşmesi olanlardır.

### 2.3.2.1. Gönderen ile Sözleşmesi Olmayanlar

Yapılan sözleşme kapsamında taşıma sorumluluğunu yüklenen taşıyıcının, sözleşme kapsamında daha farklı bir şart konulmadıkça, bu sorumluluğu kendisi yerine getirmesi gerekmemektedir. Bu bakımdan ticari unsurların ve teknolojik gelişmelerdeki artışlar sebebiyle taşıyıcı yardımcılardan yararlanma yoluna başvurabilmektedir. Bu durumdan dolayı taşıyıcı söz konusu eşyayı sorumluluğu altına almasından itibaren bu sorumluluğu kendi adına yapacak biriyle sözleşme yapma hakkına sahiptir (Dirican, 2007: 396). Bu durum altında taşıma görevi üstlenen birey fiili taşıyıcı görevinde bulunmuş olmaktadır. Bu olgu açısından sözleşme kapsamında ikili bir hal oluşumu söz konusu olmaktadır. Taşıyıcı asli görevi ve sorumluluğu sürdürmekteyken, başka bir alt taşıyıcı ile yaptığı sözleşme kapsamında gönderen konuma oturmaktadır (Uslu, 2007: 39).

Alt taşıyıcı ile taşıyıcı arasında oluşturulan sözleşme, taşıyıcının gönderenle yaptığı sözleşmeyle oluşan sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. CMR bünyesinde alt taşıyıcılarla ilgili herhangi bir tanımlama söz konusu değildir. Fakat CMR'nin 3. maddesi kapsamında taşımanın yerine getirilmesi maksadıyla diğer kişilerden yararlanılması konusu alt taşıyıcıları bünyesinde içermiş olmaktadır (Arkan, 1988: 323). Bu durum yardımcılardan ya da alt taşıyıcılardan herhangi bir zararın oluşması durumunda asıl taşıyıcının sorumluluğuna başvurulabilmesi unsurunu açığa çıkarmış olmaktadır. CMR kapsamında alt taşıyıcı sözleşme tarafı olmamaktadır. Bu bakımdan herhangi bir zarar söz konusu olduğunda zararın tazmini asıl taşıyıcıdan istenmektedir. Bu bakımdan asıl taşıyıcı zararı karşılamakla sorumlu olmaktadır (Yılmaz, 2008: 10).

Taşıma sözleşmelerinde oluşan sorunların Türk Hukuku kapsamında ele alınması durumunda, hakka sahip olan taraf BK'nin 100. maddesi veya Y-TBK'nin 116. maddesi ile alt taşıyıcıya başvuruda bulunabileceği gibi BK'nin 41. maddesi ya da Y-TBK'nin 49. maddesi kapsamında haksız fiilden dolayı talepte bulunabilecektir.

Y-TTK kapsamında alt taşıyıcıların tanımı bulunmamaktadır. Fakat bu kanunun 888. maddesinin f.1 c.1 düzenlemesi kapsamında tamamen ya da kısmen taşıyıcı görevi üstlenen üçüncü kişilerin zarar ya da gecikme oluşturması durumunda, asıl taşıyıcının yükümlülük altına gireceği belirtilmiştir. Bunun dışında alt taşıyıcı asıl taşıyıcıyla taşıma sözleşmesi yapmasından dolayı Y-TTK'nin 888. maddesinin f. 3 düzenlemesi kapsamında

müteselsil sorumluluk altına girmiş olmaktadır. Bu durum asıl taşıyıcı ile gönderen aralarında geçerli olan sözleşme unsurlarının alt taşıyıcı içinde geçerli olmasına neden olmaktadır. Bu bakımdan eğer gönderen taraf bir zarara uğrarsa bunu alt taşıyıcıdan talep edebilecektir. Aynı maddenin f. 2 düzenlemesine göre alt taşıyıcı da asıl taşıyıcının kendini savunmak adına kullandığı unsurlardan yararlanabilecektir.

Unutulmaması gereken nokta asıl taşıyıcının taşımanın tamamıyla ilgili olarak sorumlu olduğudur. Bu bakımdan Y-TTK'nin 879. maddesinin f. 1(b) düzenlemesine göre asıl taşıyıcı alt taşıyıcının gecikme ile zararından yükümlü olmaktadır. Buraya kadar anlatılanlardan hareketle alt taşıyıcıyla alakalı Yeni TTK düzenlemeleri ile CMR düzenlemelerinin örtüştüğünü söylememiz mümkün olmaktadır.

### **2.3.2.2. Gönderen ile Sözleşmesi Olanlar**

Taşımanın bir sözleşme kapsamında birden çok taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi işlemi CMR'nin 34. maddesi kapsamında birbiri ardına gelen taşıyıcıların tüm taşımadan yükümlü olacağıyla açıklanmaktadır. Bu kapsamda söz konusu bu taşıyıcılar müteakip taşıyıcı biçiminde adlandırılmaktadır. Bu taşıyıcılar asıl taşıyıcı ile gönderen arasında kurulan taşıma sözleşmesi ile bu sözleşmeyle ilinti olarak kurulan sevk mektubunu bulundurmaktadırlar. Bundan dolayı müteakip taşımanın oluşabilmesi için söz konusu bu iki şartın oluşması gerekmektedir (Seven, 2009: 877). Bu açıdan sevk mektubu bulunduran taşıyıcıların hepsi tüm taşımadan müteselsilen sorumluluk altına girmiş olmaktadır. Alt taşıma işleminin dışında burada gönderenler ile tüm taşıyanlar arasında bir bağ oluşturulmuş olmaktadır. Bu durum gönderenin tüm taşıyıcılara başvurabilmesini sağlamaktadır (Adıgüzel, 2003: 113).

CMR'nin 34. maddesinde müteakip taşıyıcıların sorumluluğu olan müteselsil sorumluluğu düzenleyici unsurlar bulunmaktadır. Taşıma görevinde asıl taşıyıcı olan kişiler müteakip taşıyıcı edimleriyle ilgili olarak CMR'nin 3. maddesi kapsamında sorumluluk altına girmektedirler (Arkan, 1982: 324). Bu durumdan dolayı asıl taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı arasındaki sorumluluk eksik teselsül kapsamında değerlendirilmektedir (Dirican, 2007: 398).

Yeni TTK bünyesinde müteakip taşıyıcılarla ilgili olarak bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak bu kanununun 892. maddesi kapsamında birçok taşıyıcı tarafından

yapılan taşıma işlemlerinde son taşıyıcının, önceki taşıyıcıların alacaklarını tahsil etmesi durumu söz konusu olduğunda, bu taşıyıcının hakları hapis etme hakkına sahip olduğu belirtilmiştir.

### 2.3.3. Sorumluluğun Şartları

Yardımcıların edimlerinin ve fillerinin taşıyıcıların sorumluluğunda olabilmesi açısından söz konusu bu unsurların CMR kapsamında bulunması gerekmektedir. Bu açıdan söz konusu edimlerin bir hasara, ziyaya ya da gecikmeye sebebiyet vermesi gerekmektedir. Fakat CMR'nin 3. maddesine göre sözleşme hasar, ziya ya da gecikmeden kaynaklanan yükümlülükten değil, bunun dışında yine CMR'de düzenlenmiş başka yükümlülükler nedeniyle uygulanabilecektir (Adıgüzel, 2003: 111-112).

CMR kapsamında yardımcıların neden olduğu hasar ile diğer unsurlarla ilgili olarak taşıyıcıdan olgunun tazmini için bulunulan ülkenin hukuksal düzenlemelerinin kullanılması söz konusu olacaktır. Eğer bu durumun ülkemizde uygulanması durumunda; TTK'nin 782. maddesi, Yeni TTK'nin 879. maddesi, BK'nin 55. maddesi, Y-TBK'nin 66. maddesi, BK'nin 96. maddesi, Y-TBK 112. maddesi, BK'nin 100. maddesi ile Y-TBK'nin 116. maddesi uygulanabilecek maddelerdir.

Ülke hukukunun kullanılmasını söyleyen bazı düzenlemeler CMR kapsamında da bulunmaktadır. Bu bakımdan taşıma senedi ve diğer belgelerin taşıyıcıya verilmesi ve taşıyıcının söz konusu bu belgeleri kaybetmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğunun komisyoncuyla aynı düzeyde olacağı CMR'nin 11. maddesinin f. 3'ünde düzenlenmiştir. Ayrıca bu düzenleme kapsamında taşıyıcının ödemek durumunda olduğu tazminatın ziya durumunda ödemesi gereken tutardan fazla olmayacağı da belirtilmektedir. Söz konusu bu durum altında taşıyıcının yükümlülüğü, ülke hukukunun taşıma komisyoncusu ile ilgili belirlediği düzenlemelere göre şekillenecektir (Arkan, 1988: 326).

Yardımcıların yaptığı edimlerden taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için, hasar, ziyaya ya da zarar neden olan edimin yardımcının yapılması için verilen görev kapsamında oluşmuş olması gerekmektedir (Adıgüzel, 2003: 111). Bu durum yardımcıların şart koşulabildiği gibi taşıyıcıların kendilerine de şart olarak konabilmektedir. Yani söz konusu zararın taşıma görevi ya da taşıma göreviyle alakalı görevlerde oluşması gerekmektedir (Gençtürk, 2006: 196).

Taşıyıcılığın üstlendiği yükümlülük ya da sorumluluk açısından olması gereken bir başka koşul ise, söz konusu eylem ile yardımcıya verilmiş olan görevin hedefin ve süresin arasında bir bağın olmasının gerekmesidir (Adıgüzel, 2003: 111-112). Yani burada önemli unsur yardımcının görevini yerine getirirken, zararın oluşup oluşmadığının ortaya konması olmaktadır (Yeşilova, 2004: 83).

CMR kapsamında yardımcıların sebep olduğu zararlar nedeniyle taşıyıcının sorumlu olarak nitelendirilmesi için yardımcının yaptığı fiilde kusurlu olması aranmamaktadır (Arkan, 1988: 330). Yani yardımcı taşıma sırasında hastalanmasından dolayı eşyalarda zarar oluşturmuşsa, yani yardımcının bir kusuru yoksa, bu durum altında asıl taşıyıcı sorumlu tutulacaktır. Söz konusu bu durum yardımcıyla alakalı yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olgusuyla ilişkilidir (Dirican, 2007: 392).

#### **2.4. CMR Sigortası**

Sigorta rizikoların, tehditlerin ve tehlikelerin sigorta yapan kesime devredildiği bir sözleşmedir. Taşıyıcıların mali sorumluluk sigortası şekliyle değerlendirilen CMR sigortası ise, taşıyıcıların CMR bünyesindeki yükümlülükleriyle alakalı rizikolarını sigorta kurumuna devretmesi şekliyle yapılan sigorta çeşididir.

CMR sigortası kapsamında taşıma sözleşmesinde taraf şeklinde yer alan taşıyıcının yükümlülüğü sigortalı ile sigorta ettiren kapsamında koruma altına alınmış olmaktadır. Fakat taşıyıcının yükümlülüğü olduğu her olay CMR sigortasında risk olarak değerlendirilmemektedir. CMR sigortası kapsamında güvence altına alınan riskler sigorta sözleşmesi kapsamında belirtilmektedir.

Sigorta tarafları CMR kapsamında yer alan yükümlülükleri sigorta poliçesi kapsamına katabilecektir. Ayrıca başka birtakım yükümlülükler konulabileceği gibi birtakım yükümlülükler güvence dışına çıkarılabilecektir (Kender, 2001: 43).

##### **2.4.1. CMR Sigortasının Uygulama Koşulları**

Taşıma sözleşmeleri belli koşulları sağlamaları halinde CMR kapsamında değerlendirilebileceklerdir. Söz konusu bu şartları aşağıdaki gibi sıralayabilmemiz mümkündür (CMR'nin m. 1):

- Taşıma sözleşmesinin bir bedel karşılığında yapılmış olması,

- Taşıma kapsamında ele alınacak ögenin eşya olması,
- Söz konusu taşıma işleminin belli araçlarla kara yolunda yapılması,
- Eşyaların teslim alındığı nokta ile eşyanın teslim edildiği noktanın ayrı ülkelerde yer alması,
- Taşıma sözleşmesi taraflarından en az bir tanesinin CMR sistemine dahil olması gerekmektedir.

#### **2.4.1.1. Ücret Karşılığında Yapılan Taşıma Sözleşmesinin Varlığı**

Sözleşme kapsamında eşyaların taşınmasıyla alakalı olarak “eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla kara yolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye” uygulanacağı açıklanmıştır. (CMR, m. 1/1). Bu bakımdan sözleşmedeki tarafların hangi ülkede yaşadıklarının bir önemi bulunmamaktadır. Anlatılanlara göre CMR’nin kullanılabilmesi açısından bir taşıma sözleşmesinin yapılması gerekmektedir.

#### **2.4.1.2. Taşıma Konusunun Eşya Olması**

Taşıma sözleşmelerinin CMR kapsamında ele alınabilmesi açısından taşınacak öğelerin eşya niteliğinde olması gerekmektedir. Karayolları Taşıma Kanunu’nun 3. maddesine göre eşya; insan dışında taşınabilecek her türlü canlı veya cansız objedir. CMR içerisinde eşyanın kesin bir tanımı yer almamaktadır. Fakat eşya taşıması olmayan taşıma türleri; ev eşyası taşıması, cenaze taşıması, uluslararası posta taşıması şeklinde CMR’nin 14/1 maddesinde düzenlenmiştir.

Türk taşıma hukuku içerisinde eşya kavramı, fiziksel varlığı bulunan ve taşınması mümkün olan her türlü obje şeklinde ele alınmıştır (Ataberk, 1960: 26).

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın sözleşme yapıldığı esnada varlığı zorunlu değildir. İlerleyen zaman içerisinde üretilecek mamullerin de CMR kapsamında değerlendirilerek CMR sözleşmesi kapsamına alınması mümkün olmaktadır. Bu bakımdan taşınacak eşyanın var olacağından emin olunması sözleşme yapılmasını sağlamış olmaktadır.

CMR’nin 1/4 düzenlemesi içerisinde belirtilmeyen bir eşyanın CMR sözleşmesine konu olabilmesi için, bu eşyanın mutlaka sürüm imkanının veya ticari niteliğinin bulunması lazımdır.



Eskimiş eşyalar, değeri bulunmayan hurdalar, mali değere sahip olmayan eşyalar veya mali değeri oldukça az olan eşyalar CMR sözleşmesi kapsamında ele alınamayacaktır (Kaya, 1998: 11).

#### **2.4.1.3. Taşımanın Taşıt Aracılığıyla Kara Yolunda Yapılması**

Taşıt kavramı CMR'nin 1/2. maddesi içerisinde ele alınmıştır. Bu düzenlemede 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Anlaşması'nın 4. Maddesi kapsamında yapılan taşıt kavramı göz önünde bulundurulmuştur. Söz konusu maddedeki tanımlama göz önünde bulundurulmasıyla birlikte taşıtlara römorklar, yarı römorklar, motorlu taşıtlar ile dizi şeklinde olan taşıtlar eklenmiştir.

Yukarıda anlatılan maddede motorlu taşıtlar; elektrik hattına bağlı olanlar ile demir yolu üzerinde gidenler dışında kalan, eşya ile insan taşımak amacıyla kara yolu üzerinde yararlanılan hareket edebilme özelliğine sahip araçlar biçiminde açıklanmıştır.

Bağlı taşıt ise, belli bir römorka bağlı ve dolayısıyla bu römorku çeken, taşıyan taşıta bağlı şekilde ilerleyen araç şeklinde ifade edilebilecektir. Bu olgudan dolayı buna yarı römork da denilmektedir.

Römork ise belli bir motorlu taşıt tarafından çekilmek suretiyle kullanılan bir taşıt olarak karşımıza çıkmaktadır.

Daha öncede söylendiği gibi CMR kapsamında taşımacılığın karayolu üzerinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Fakat CMR'nin 2. maddesinde bu olgu istisnaları düzenlenmiştir. Buna göre eşyanın taşıttan çıkmadığı durumlar içerisinde taşıma işleminin belli süreler içerisinde havayolu, denizyolu, demiryolu gibi yollar üzerinde yapılması mümkündür. Burada ele alınan taşımalar CMR kapsamında değerlendirilecektir. Fakat CMR'nin 14. maddesinde yer alan taşıma engelleri bu düzenleme içerisinde kullanılamayacaktır.

#### **2.4.1.4. Taşımanın Başladığı Nokta ile Son Bulduğu Noktanın Ayrı İki Ülke İçerisinde Olmasının Gerekmesi**

Eşyanın teslim alındığı yer ile eşyanın teslim edildiği yerin ayrı ülkelerde olması CMR'nin uygulanabilmesi açısından gerekmektedir. Söz konusu bu şart CMR'nin 1/1 maddesi içerisinde ele alınmıştır. Bu şartın temelinde CMR'nin uluslararası alanda

kullanılmasının etkisi bulunmaktadır. Ayrıca taşıma sözleşmesi kapsamına dahil olan tarafların hangi ülke vatandaşı olduklarıyla, hangi ülkeler içerisinde yaşadıkları CMR açısından önemli değildir. CMR'nin uygulanabilmesi için teslim alınan ve teslim edilen noktaların ayrı ülkeler içerisinde bulunması gerekmektedir. Bunun dışında söz konusu ülkelerden en az birinin CMR uygulamasına dahil olması şarttır.

## **2.5. CMR Sigortasında Taraflar**

Bu bölüm içerisinde CMR sigortası kapsamında taraflardan bahsedilecektir. CMR sigortası kapsamında genel olarak iki taraf söz konusudur. Bunlar:

- Sigortacı
- Taşıyıcıdır.

### **2.5.1. Sigortacı**

CMR sigortası taraflar arasında düzenlenmesi bakımından bir sigortacıya ihtiyaç duymaktadır. Sigortacı genel olarak, sigortalının ya da sigorta ettirenin karşılaşmak durumunda kalabileceği rizikoları üstlenmiş olmaktadır.

Sigortacı söz konusu bu rizikoları üstlenirken karşılığında ise bir prim sağlamış olmaktadır. Sigorta sözleşmesinin kurulması ve primlerin ödenmesinin ardından sigortacı tüm riski üstüne almış olmaktadır (Kubilay, 2003: 79).

Riskleri üstlenen sigorta kurumları Sigortacılık Kanunu'nun 3. maddesinde belirtilen esaslara göre kurulmak durumdadır. Ayrıca söz konusu Kanun'un 4. maddesinde belirtilen esaslara göre organize olan sigorta şirketleri, sigortacılar ile riski paylaşmış olmaktadır.

Türkiye'de yabancı sermayeli sigorta şirketlerinin faaliyet gösterebilmesi mümkündür. Söz konusu yabancı şirketlerin faaliyetleri Bakanlar Kurulu tarafından tespit edilen esaslar ve usullere göre şekillenmektedir.

### **2.5.2. Taşıyıcı**

Bu bölüm içerisinde taşıyıcı sigorta ettiren taraf olarak ve sigortalı taraf olarak ayrı ayrı değerlendirilecektir.

### 2.5.2.1. Sigorta Ettiren Taraf Olarak

Sigorta ettiren kesim yüzleşmek durumunda kalabileceği riski, bir prim karşılığında sigortacıya devretmektedir. Sigorta sözleşmesini kabul ederek imzalayan sigorta ettiren, sözleşme kapsamında bulunan düzenlemelerle alakalı olarak sorumluluk yüklenmiş olmaktadır.

Sigorta ettiren sözleşme kapsamında birtakım haklar edinirken birtakım borçlar da edinmiş olmaktadır. Ayrıca edinilen hakların başkalarına devri kimi durumlarda geçerli olabilmektedir. Fakat burada belirtilmesi gereken öge borçların her zaman sigorta ettirene ait olduğudur. CMR sigortasında sigorta ettiren kişi taşıyıcıdır. Taşıyıcının CMR sigortası kapsamında sorumluluk altına girebilmesi için taşıma sözleşmesinin CMR'ye bağlı olması gerekmektedir.

### 2.5.2.1. Sigortalı Olarak

Sigorta sözleşmelerinde sigortalı ile sigorta ettiren kişi çoğunlukla aynı kişi olmaktadır. Sigortalının, risklerin kendinde ya da kendisinin sahip olduğu mallarda ortaya çıkan kişi olarak açıklanması mümkündür. Sigorta sözleşmeleri dahilinde borçlar sigorta ettiren kişiye ait olmasına rağmen haklar sigortalı üzerinde olmaktadır. Bu bakımdan risklerin ortaya çıkması halinde tazminattan yararlanmak için talepte bulunabilecek kişi sigortalıdır.

Kara yolu üzerinden yapılan taşımacılık faaliyetleri çoğunlukla taşıyıcının kendi başına yürüttüğü faaliyetler değildir. Bu bakımdan taşıyıcılar genel olarak **birtakım** yardımcı kişilerden ve farklı taşıyıcılardan yararlanmaktadırlar. Yararlanılan kişilerin yaptıkları fiillerden dolayı taşıyıcılar CMR kapsamında yükümlü tutulmaktadır (CMR m. 3).Fakat taşıyıcılar, yardımcıları üzerinden taşıma işlemini yürütmüş olsalar bile, sigorta ettiren ve sigortalı olarak kabul edilirler. CMR'de taşıyıcının taşıyıcı olabilmesi açısından taşıma faaliyetini kendisi yapma zorunluluğu bulunmamaktadır.

### 2.6. CMR Sigortasında Sigortalanabilir Menfaat

Menfaat, sigorta kapsamına alınan mal ile sigortalı arasındaki yarar ilişkisini ortaya koyan kavramdır (Kender, 2001: 175).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1453. maddesinde rizikonun ortaya çıkması halinde bu durumla alakalı menfaati bulunan kişilerin, menfaatlerini mal sigortası kapsamında güvence altına alabileceklerinden bahsedilmektedir. Burada geçen mal sigortası kavramı CMR kapsamında değerlendirildiğinde ise, taşıma kapsamına alınan malın risk karşılığında güvence altına alınması anlaşılacaktır.

Sigorta kapsamına alınabilir menfaatin oluşumuna neden olan durum risk, taşıma kapsamındaki eşya üzerinde ortaya çıkmaktadır. Bu durum sebebiyle CMR sözleşmesinde menfaat sağlayan eşya ile taşıma faaliyetini yerine getiren taşıyıcı arasında mali bir bağ kurulabilmektedir. Bu durum aynı zamanda CMR sözleşmesi kapsamında taşıyıcının yüklenmek durumunda olduğu yükümlülükleri sigortacıya devredilmesini sağlamakla beraber, söz konusu bu yükümlülüklerin para ile değerlendirilebilir olguya dönüşmesini sağlamaktadır (Sayhan, 2001: 83).

Yukarıda anlatılanlara ek olarak CMR sigortası kapsamında menfaat ilişkisinin var olmaması halinde sözleşmenin hükümsüz olarak değerlendirileceğini belirtmemiz yerinde olacaktır.

### **2.7. CMR Sigortasının Sigorta Hukuku İçerisindeki Yeri**

CMR'nin uluslararası niteliğe sahip bir konvansiyon olması açısından, CMR sigortası taşıyıcının eşya ile ilgili yükümlülüklerini koruma altına almakla birlikte aynı zamanda bir nakliyat sigortası özelliği taşıyan, risklere karşı teminat sağlayan bir sorumluluk sigortası şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

CMR kara yolu kapsamında değerlendirilen uluslararası taşımacılık olarak ele alınan bir yapı olmasıyla birlikte bazı durumlarda hava yolu veya deniz yolu taşımacılığı kapsamında da ele alınabilen bir yapı şeklinde karşımıza çıkabilmektedir.

Eşyaların belli zaman dilimleri içerisinde hava yolu veya deniz yolu ile taşınması durumunda CMR düzenlemelerin uygulanması söz konusu olduğu için bu kısımlarda CMR sigortasının sağladığı imkanlar geçerli olacaktır. CMR hükümlerinin geçerli olmadığı alanlarda CMR sigortasından yararlanılabilmesi mümkün olmamaktadır.

### 2.7.1. Türk Ticaret Kanunu'nda Sorumluluk Sigortası ve CMR Sigortası

Türk Ticaret Kanunu kapsamında sigortalar mal ile can sigortaları olarak iki kısımda ele alınmaktadır. Söz konusu bu ayrıma göre TTK'nin 1453. maddesi ile devam eden maddelerde sorumluluk sigortaları, zarar sigortaları ve mal sigortaları ele alınmıştır. Aynı kanunun 1487. maddesi ile devam eden maddelerde can sigortaları kapsamında, sağlık sigortası, hayat sigortası, kaza sigortası incelenmiştir. Yani TTK içerisinde de sigortalar mal ve can sigortası ayrımı şeklinde ele alınmıştır.

CMR sigortası genel olarak eşya taşımacılığında oluşan riskleri üstlenmesi açısından mal sigortası kapsamında değerlendirilmesi mümkündür. Mal sigortaları maddi veya maddi olmayan mallar üzerinde oluşacak alacaklar ile haklara ilişkin menfaatleri sigortalamaktadır. Burada teminat altına alınan unsur risk kapsamında değerlendirilen olayın gerçekleşmesi durumunda mal üzerinde çıkan hasar ya da zarardır.

CMR sigortası mal sigortası olarak değerlendirilse de tam olarak mal sigortası değildir. CMR sigortası bir sorumluluk olarak değerlendirilmektedir. Bu sebepten dolayı TTK kapsamında CMR sigortası 1473. madde kapsamında yer alan sorumluluk sigortalarında ele alınmaktadır.

1473. maddede; “Sigortacı sorumluluk sigortası ile sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder.” olduğu belirtilmiştir. Söz konusu bu düzenlemeye göre CMR sigortası kapsamında sözleşmede güvence altına alınan haklar riskin oluşması durumunda tazminatla ödenmek durumundadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1453. maddesinin 2. fıkrası ise: “Sigorta, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluğu için yaptırılmışsa, sözleşmede aksine hüküm yoksa bu sigorta, sigortalının temsilcisi ile işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde, denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılar. Bu durumda sigorta bu kişilerin lehine yapılmış sayılır.” şeklinde düzenlenmiştir.

CMR sigortasının genel ile özel şartları kapsamında farklı bir düzenleme olmadığı müddetçe, sigorta yaptıran kişinin yanında çalışan kişilerin sebep olduğu zararlar CMR sigortası kapsamında güvence altına alınabilecektir.

CMR'nin 3. maddesinde, taşıyıcıya yardımcı olan veya taşıyıcının yanında çalıştığı kişilerin sebep olduğu zararlarla ilgili taşıyıcının sorumlu olduğu belirtilmiştir. Bu bakımdan TTK'nin yapmış olduğu düzenleme ile CMR'nin yapmış olduğu düzenleme örtüşmesi bakımından daha kolay uygulama alanı bulmuş olacaktır.

Sorumluluk sigortaları kapsamında risklerin ortaya çıkması durumunda sigortalı söz konusu zararı on gün içerisinde bildirmek zorundadır. Söz konusu bildirim sebebiyle veya zarar gören kimsenin yapacağı direk başvuru neticesinde TTK'nin 1427. maddesi kapsamında ele alınan sigorta tazminatı aynı biçimde nakden ödenmek durumundadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1482. maddesine göre sigortacı zararı olayın gerçekleşmesinden itibaren on yıl içerisinde tazmin etmek durumundadır. Söz konusu bu on yılın bitmesinin ardından zamanaşımı söz konusu olacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1485. maddesinde sorumluluk sigortası kapsamında uygulanacak düzenlemeler yer almaktadır. Bu madde yer alan düzenlemeler dışında 1454. 1458. maddelerin kullanımı söz konusudur. Ayrıca 1466. maddenin ilk fıkrasının kullanılması da söz konusudur.

TTK'nin 1471. maddesi de sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilebilecektir. Sayılan bu maddeler ışığında lehine sigorta, geçmişe etkili sigorta ile müşterek sigorta unsurları düzenlenmiş durumdadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1454. maddesinde başkası lehine sigorta düzenlenmiştir. Başkası lehine sigorta kapsamında sigorta yaptıran kişi başkasının menfaatini koruma altına almaktadır. Sigortayla koruma altına alınan üçüncü kişiyle alakalı tereddüt olunması durumunda, sigorta ettirenin kendi adına ancak üçüncü kişi yararına hareket ettiği düşünülecektir. Bu durum altında üçüncü kişi sigorta kapsamındaki haklardan yararlanabilecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1458. maddesinde geçmişe etkili sigorta ele alınmaktadır. Bu sigorta kapsamında sigorta sözleşmesinin oluşturulmasından önce bir tarihten başlayarak bir koruma sağlanmış olmaktadır. Söz konusu maddenin ikinci fıkrasına göre, risk gerçekleşmiş ise ya da riskin gerçekleşme olasılığı artık bulunmamaktaysa, bu durumlardan sözleşmenin yapılması esnasında sigortacı, sigortalı ve sigorta ettirenin haberi bulunmaktaysa sözleşme geçerli olmayacaktır. Ancak riskin gerçekleştiğini ya da

gerçekleşme durumunun ortadan kalktığını sigortalı ya da sigorta ettiren biliyor ancak sigortacı bilmiyorsa, sigortacı prim alabilirken, sözleşmeye bağlı kalmak durumunda kalmayacaktır.

Bir diğer sigorta türü ise müşterek sigortadır. Bu sigorta türünde menfaat birçok sigortacı tarafından aynı müddetler açısından aynı tip risklere yönelik olarak sigorta edilmesi halinde, sigorta sözleşmelerin geçerli olabilmesi için tüm sigortaların toplamının menfaati karşılması gerekmektedir. Bu açıdan sigortacılar sigorta bedeline göre sigorta ettikleri orana göre yükümlülük altına gireceklerdir.

Sigorta sözleşmesinde sigortacıların müteselsilen yükümlü oldukları durumlar içerisinde sigortalı riskle karşılaşması sonucunda zarara uğraması halinde söz konusu zararın üzerinde bir bedel talep edemeyecektir. Ayrıca sigortacıların her biri kendi sözleşmeleri kapsamında belirtilen tazminatı ödemek durumunda olacaktır. Bu bakımdan sigortacının rücu hakkı sigortacının sözleşmeye bağlı olarak ödemek durumunda olduğu tazminatla sınırlı olmaktadır. (TTK, m. 1466). CMR içerisinde müşterek sigorta, başkası lehine sigorta, geçmişe etkili sigortayla alakalı bir düzenleme söz konusu değildir. CMR sigortalarında sorumluluk sigortalarıyla alakalı genel hükümler kullanılmaktadır. Ancak bu sigortalar kapsamında özel hükümlerin kullanılabilmesi de söz konusu olabilmektedir.

### **2.7.2. Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamında CMR Sigortası**

Sorumluluk sigortaları kapsamında sorumluluğu yüklenen kişilerin prim ödemelerine karşılık rizikoların gerçekleşmesi halinde oluşan zarar tazmin edilmektedir. Sorumluluk sigortası kapsamında sigorta yaptıran kişi yaptığı edimleri sonucunda oluşabilecek zararlara karşı, üçüncü kişinin yükümlülüğünde olan bireyin eşya varlığını aşan hasarları güvence altına almaktadır.

CMR sigortasıyla güvenceye alınan, taşıyıcının normalde CMR sözleşmesi kapsamında bir takım sorumlulukları olması açısından bu sigortanın bir sorumluluk sigortası olduğunu söyleyebilmemiz mümkün olmaktadır.

CMR sigortası bilindiği üzere isteğe bağlı yapılan bir sigorta türüdür. CMR kapsamında yapılan taşımaların CMR'ye üye olan ülkelerden birinde olması şartı bu sigorta türünün zorunlu sorumluluk sigortası olarak anılmasına sebep olmuştur. Bu

durumla birlikte CMR sigortası isteğe bağı ile zorunlu sigorta olarak ayrı ayrı değerlendirilmektedir.

## **2.8. CMR Sigortasında Himaye**

Sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilen CMR sigortası, taşıyıcının edimleri nedeniyle oluşan zararları güvence altına almaktadır. Ancak burada unutulmaması gereken nokta taşıyıcının CMR edimleri kapsamında olan yükümlülükleri CMR sigortası kapsamında ele alınmaktadır (Kaya, 2007: 815).

Taşıyıcın yükümlülüğünde olan durumların kesin hatlarıyla belirlenebilmesi oldukça zordur. Bu olgudan ötürü CMR kapsamında yükümlülük yaratan durumlarla ilgili olarak belli kısıt konulmamış ve taşıyıcının sorumluluğunu 17/1 maddesi genel olarak ifade edilmiştir. Ayrıca söz konusu taşıyıcının sorumluluğunda olmayan durumlarda açıkça ifade edilmiştir. Yapılan bu düzenlemeler hangi taşımacılık faaliyetlerinin CMR içinde hangilerinin CMR içerisinde olmadığını belirlenebilmesi açısından oldukça önemli olmaktadır. Bu durum neticesinde taşıyıcının hangi sorumluluklarının CMR kapsamında ele alınacağı tespit edilerek buna göre CMR sigortasının yapılması daha kolay hale gelmektedir. Böylece taşıyıcının sorumluluklarının tazmin edilebilmesi mümkün olmaktadır. Ayrıca bilindiği üzere taşıyıcı yardımcılarının yaptıkları ögeler taşıyıcının sorumluluğu altında değerlendirilmekte ve bu sebepten dolayı bu edimler CMR sigortasında taşıyıcının sorumluluğu olarak ele alınmaktadır.

CMR sigortasının kapsamını, konusunu ele alan genel bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durum CMR sigortasında taraflar irade beyanların kapsam, konu ile mahiyetin tespit edilmesinde önem kazanmaktadır. Ayrıca iradeler kapsamında sorumluluk alanlarının ve sorumluluk sürelerinin belirlenmesi mümkün olmaktadır.

### **2.8.1. CMR Sigortası ile Himaye Edilen Riziko ile Türleri**

Literatürde riziko, olması muhtemel veya olması kesin ancak hangi zaman dilimi içerisinde gerçekleşeceği bilinmeyen hasara ya da zarara neden olan olay şeklinde tanımlanmıştır (Omağ, 1985: 9).

Bir olayın riziko olarak değerlendirilebilmesi için, söz konusu olayın kişilerin iradesine bağı olarak gerçekleşmemesi, tesadüfen ortaya çıkması gerekmektedir. Yani bireylerin istekli davranışları sonucu oluşan zararlar riziko olarak değerlendirilemez.



Riziko olgusu CMR sigortası kapsamında ele alındığında ise, taşıyıcının mal varlığıyla alakalı sorumluluk hallerini içermektedir. Sigorta kapsamında taşıyıcının tüm durumlarla alakalı rizikolarını belirleyebilmek mümkün olmamaktadır. Bu durumdan dolayı risk ve riziko durumları CMR kapsamında düzenlenerek taşıyıcıya sorumluluk yüklenmiş olmaktadır (Ünan, 1998: 27).

CMR kapsamında belirlenen taşıyıcının üstlenmek durumunda olduğu sorumluluklarla, CMR sigortası kapsamında teminat altına alınan riziko tipleri arasında yakın ilişki bulunmaktadır. CMR bünyesinde belirtilen kısmi ya da tam ziya, eşyanın zarar görmesi gibi benzeri olaylardan doğan sorumluluklar, CMR sigortası kapsamında rizikolar açısından ele alınan konular olmaktadır. Dünyadaki L'loyd uygulaması ülkemizde uygulanan CMR Sigortası ve Poliçe Genel ve Özel şartlarının belirlenmesinde bir kaynak görevi görmüştür. Söz konusu kaynak sayesinde teminatlar ile rizikolar tespit edilmiştir.

#### **2.8.1.1. L'loyd's A Göre CMR Sigorta Poliçesi Genel Şartları Kapsamında Olan Teminatlar**

L'loyd'un genel şartlarının 2. Maddesine göre, sigorta yapanlar poliçede belirtilmiş olan ya da zeyl veya farklı bir biçimde açıklanan şeriat, hüküm ile istisnalara göre sigortalının CMR kapsamında taşıyıcılıktan doğan yasal sorumluluğu temin etmek durumundadırlar. Söz konusu bu yasal sorumluluk, sigortalıya ait konteynerler, araçlar (sigortalının himayesinde, kontrolünde olan araçlar) gümrük ile gümrük noktalarından diğer gümrük ile gümrük noktalarına "Custom (s) to Custom (s)" ya da bir adresten bir adrese (Irak, İran, İtalya... gibi ülkeler dışında. Ancak sigortacının önceden onayının alınması ve sür primin ödenmesi durumunda teminata eklenebilecektir) taşınan ve taşıma sırasında belli bir süreliğine farklı araçlara ya/ya da treylere ya da treylerde bulunan ya da bulunmayan konteynerlere yüklenen ya da boşaltılan mamuller ile eşyaların karşılaşılabileceği hasar ve ziya ile alakalıdır. Söz konusu sorumluluk alanının dışında yapılan taşıma işlemleri sigorta kapsamında değildir. Bu açıdan sigortanın sınırları böylelikle belirlenmiş olmaktadır (Kahya, 2007: 79).

### **2.8.1.2. L'loyd's A Göre CMR Sigorta Poliçesi Özel Şartları Kapsamında Olan Teminatlar**

Teminat sınırlarının belirlendiği 2. maddeye göre, sigortacının sigorta poliçesinde yer alan ya da zeyil biçimde açıklanan, şeriat, hüküm, istisnalar ile sorumluluk sınırlamaları ile genel şartlar kapsamında belirtilen sigortalının CMR düzenlemelerine uygun biçimde yaptığı taşımacılıktan dolayı ortaya çıkan yasal sorumlulukları sağladığı, (tüm araç ve iletim noktaları ve eşyalar üzerindeki şartların sağlanması durumunda) bunun dışında sigortanın da teminat altında olan zararın ortadan kaldırılması ya da azaltılması açısından yapılan zorunlu harcamalar ile sigortalıya yönelik yapılan haksız fiillerde belirlenen sınırlar içerisinde olan masrafları kapsadığı hüküm kapsamına alınmış bulunmaktadır (Kahya, 2007: 99).

### **2.8.2. CMR Sigortasında Rizikonun Sınırlandırılması**

Güvence altına alınan rizikoların bir takım yöntemlerden yararlanılarak sınırlandırılması söz konusu olmaktadır. CMR'de ele alınan sorumluluk yapısı dahilinde CMR sigortası kapsamında taşıyıcının üstlenmek durumunda olduğu sorumluluğu sadece rizikolar açısından değerlendirmek doğru olmayacaktır. Bunun nedeni ise taşıyıcı bu sorumluluğunu sürdürmesinden dolayı bir takım risklerle karşı karşıya olmaması ve söz konusu bu risklerin önceden kesin olarak belirlenememesidir. Bu olgular sebebiyle CMR sigortası kapsamında güvence altına alınan rizikolar, tarafların irade beyanları ve sigortanın özelliklerine göre sınır kazanmaktadır.

Daha önce belirtildiği gibi sorumluluk sigortalarına belli sınırlamalar getirilebilmekteydi. Söz konusu bu sınırlamalardan biri tarih ya da zaman dilimi sınırlaması olabilirken, bir diğeri ise belli bir alan ya da yer sınırlaması olabilmektedir. Bu tür sınırlamalar "birinci riziko sınırlaması" adı altında anılmaktadır. Ayrıca genel hükümler içerisinde yer alan "istisna hükümleri" ile sınırlama altına alınan sınırlamalar ise "ikinci riziko sınırlaması" şeklinde değerlendirilmektedir (Ünan, 1998: 65).

Daha öncede belirtildiği gibi birinci riziko sınırlaması kapsamında yer ve zaman sınırlaması söz konusu olurken, ikinci riziko sınırlamasında CMR içerisine dahil edilmemiş durumların sınırlanması söz konusu olmaktadır. CMR bünyesinde düzenlenmeyen unsurların CMR sigortası kapsamına alınması olası bir durum değildir.

Ayrıca CMR bünyesinde düzenlenmesine rağmen sözleşme içerisinde kimi konuların tarafların istekleri dahilinde istisna olarak değerlendirilmesi mümkün olmaktadır. Sözleşme kapsamında istisna olarak alınan konu gerçekleşerek CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu ortaya çıkarsa bile himaye borcu oluşmamış olacaktır.

#### **2.8.2.1. Rizikonun Konu Bakımından Sınırlandırılması**

CMR kapsamında ele alınan konu taşıyıcının taşıma sorumluluğu olmaktadır. Bu durum CMR sigortasının konusun da aynı olmasına neden olmaktadır. Fakat belirtmek gereklidir ki, CMR kapsamında ele alınan tüm sorumlulukların sigorta sözleşmesinde konu olarak ele alınması olası bir durum olmamaktadır.

Konularla alakalı yapılan bu sınırlama bu sigorta tipinin sahip olduğu özelliklerden kaynaklanmaktadır. Sigorta sözleşmeleri kapsamında taraflar kendi sınırlarını belirleyerek bu sınırlar içerisinde kalınmasını isteyebileceklerdir. Bu bakımdan sorumluluk doğuracak durumların, sınırlar dahilinde güvence altına alınabilmesi mümkün olmaktadır.

Sözleşme içerisinde taraflar konuları sınırladıysalar da, sigorta ettiren kişinin Türk Ticaret Kanunu'nun 1477. maddesinde bahsedilen sorumluluk kapsamındaki olayın kasıtlı yapılmaması durumunda oluşan zararların bile sigortacı karşılanacağını tarafların kararlaştırması Türk Ticaret Kanunu'nun 1429/1 ile 1452. maddeleriyle yasal olarak uyum göstermemektedir. Fakat sigortalı, sigortacı ve sigorta ettiren yasal açıdan sorumlu oldukları kişilerin edimlerinden dolayı ortaya çıkan zararları karşılayacaklarıyla ilgili olarak anlaşma yapmaları mümkün olmaktadır.

#### **2.8.2.2. Rizikonun Zaman Bakımından Sınırlandırılması**

Himaye priminin ödenmesinin ardından CMR sigortasının başlaması söz konusu olmaktadır. Bu bakımdan sigortacı prim ödemesinin yapıldığı zaman dilimlerinde rizikolarla alakalı sorumluluğa sahip olmaktadır. Ancak sözleşme tarafları isterlerse bu olgunun tersini kararlaştırılabilmektedirler (Ünan, 1998: 99).

Ayrıca rizikonun ortaya çıkması durumunda sigortacının sorumlu olduğu tarihin, sözleşme öncesinde ya da sözleşme sonrasında başlatılabilmesi mümkün olmaktadır. Bu açıdan CMR sigortası kapsamında süreler üç kısımda ele alınmaktadır. Bu süre tiplerini aşağıdaki gibi özetlememiz mümkündür (Kender, 2001: 187-188):

- Maddi Süre: Himayenin başladığı ve sigorta kapsamında ele rizikoların ortaya çıkabileceği zaman dilimini ifade etmektedir.
- Şekli Sigorta Süresi: Sigorta sözleşmesinin yapıldığı durumla başlayan süreçtir. Bu süreç sigorta sözleşmesinin sonlanmasına kadar sürmektedir. Sigortalar genel olarak bir yıl düzenlemeleri bakımında bu süre bir yıl olmaktadır.
- Teknik Süre: Sigorta kapsamında prim borcunun sürdüğü zaman dilimini ifade etmektedir. Sigortacı primin ödendiği tarihle birlikte sorumluluk altına girmiş olmaktadır.

### **2.8.2.3. Rizikonun Yer Bakımından Sınırlandırılması**

Rizikonun yer açısından sınırlandırmasında iki seçenek bulunmaktadır. Bunlar zorunlu sınırlama ile isteğe bağlı yapılan sınırlamadır. CMR sigortaları kapsamında yapılan en önemli sınırlama unsuru karayolu üzerinden taşıma yapılmasıdır. Ancak bildiği üzere taşıttan eşyaların indirilmemesi koşuluyla taşıma sürecinin bir bölümde hava ya da deniz yolundan taşımacılık yapılabilmektedir. CMR'nin 14. maddesi kapsamında ele alınan bu duruma göre hava ya da deniz yolu üzerinde sorumluluk doğuran bir olayın gerçekleşmesi durumunda CMR hükümleri geçerli olacaktır.

CMR sigortası kapsamında taraflar taşımanın konusunu belli bölgeleri içerecek şekilde tespit edebilmektedirler. Tarafların istekleri doğrultusunda yerlerin tespit edilmesi, isteğe bağlı sınırlama olarak değerlendirilmektedir. Ancak söz konusu belirlenen yerlerin dışında rizikonun oluşması durumunda himaye borcu söz konusu olmayacaktır. Bunun dışında CMR sigortası bünyesinde tarafların belirleyeceği yerlerin teminat kapsamına alınmaması da mümkün olmaktadır.

### **2.8.3. CMR Sigortasında Rizikonun Gerçekleşmesi ve Sigortacının Tazmin Yükümlülüğünün Oluşması**

CMR sigortası kapsamında rizikonun ortaya çıkması durumuyla alakalı olarak literatürde farklı görüşler söz konusudur. Bu görüşlerin aşağıdaki gibi sıralanması mümkündür (Ulaş, 2002: 187-188):

- “Sorumluluğa yol açan davranış görüşü”,
- “Talep görüşü”,
- “Zarar olgusu görüşü”,

- “Talebin kesinleşmesi görüşü”
- “Yaygın sigorta olayı görüşü”
- “Kombinasyon görüşü” şeklindedir.

Sorumluluğa yol açan davranış görüşüne göre, sorumluluk yasaları açısından zarara neden olan tutum rizikoyu meydana getirmektedir. Kusurlu edim ya da kaçınma kusursuz sorumluluk kapsamında sigorta yaptıranın yükümlülüğü içerisinde olan bir risk unsurudur. Bir diğer görüş olan zarar olgusu görüşüne göre, zararın oluştuğu anda riziko açığa çıkmaktadır. Talep görüşünde ise zarara maruz kalan tarafın zararın tazmin edilmesini talep ettiği anda riziko meydana gelmiş olmaktadır.

Zararın oluşması durumunda talep edilen tazminatın haklı olması halinde zarar kavramı, haklı olmaması halinde ise talep kavramı ortaya çıkarak rizikoyu meydana getirmektedir. Söz konusu bu öğeler kombinasyon görüşü dahilinde ortaya çıkmıştır. Bir diğer görüş olan yaygın riziko görüşüne göre, riziko sorumluluğun oluşmasına neden olan edim ile tazminat talebinde bulunulduğu ana kadar olan süreç içerisine dağılmıştır.

CMR sigortası kapsamında zarar gerçekleşmeden rizikonun oluştuğu kabul edilmemektedir. Ayrıca söz konusu bu zararın CMR kapsamında değerlendirilen taşıyıcının sorumluluğuna bağlı olarak ortaya çıkması gerekmektedir.

Türk Ticaret Kanunu kapsamında sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşmesi ile rizikonun ortaya çıktığının bildirilmesi 1446. madde kapsamında ele alınmıştır. Söz konusu maddeye göre rizikonun ihbarı, rizikonun ortaya çıktığından haberdar olunmasından itibaren başlamış olmaktadır.

1446. maddeye göre bu durum sorumluluk sigortaları kapsamında değerlendirildiğinde ise,

- “Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiğini öğrenince durumu gecikmeksizin sigortacıya bildirir.”,
- “Rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirim yapılmaması veya geç yapılması, ödenecek tazminatta veya bedelde artışa neden olmuşsa, kusurun ağırlığına göre, tazminattan veya bedelden indirim yoluna gidilir.”,
- “Sigortacı rizikonun gerçekleştiğini daha önce fiilen öğrenmişse, ikinci fıkra hükmünden yararlanamaz.” şeklinde düzenlenmiştir. (TTK, m. 1446).

#### **2.8.4. CMR Sigortasında Gerçekleşen Rizikonun Tazmini ve Tazminin Sınırlandırılması**

CMR'nin 23 ile 29. maddeleri arasında zararın tazminiyle alakalı düzenlemeler bulunmaktadır. Söz konusu bu düzenlemeler kapsamında taşıyıcı gecikme, hasar ile ziya gibi durumlar sebebiyle ortaya çıkan zararları tazmin etmek durumundadır. Ayrıca bu düzenlemeler içerisinde tazminin üst sınırları, tazminin ne biçimde hesaplandığı, sorumluluğun sınırları, üst sınırın aşıldığı haller ele alınmıştır.

Ziya, gecikme ya da hasar unsurları sebebiyle ortaya çıkan zararlarda Borçlar Kanunu'nun hükümleri doğrultusunda belirtilen "aynen tazmin" şartının sağlanabilmesi olası olmamaktadır.

CMR içerisinde eşyanın değeriyle alakalı olguların bulunması tazmin şeklinin "nakden tazmin" olarak değerlendirilmesine neden olmaktadır. Bu bakımdan CMR kapsamında ele alınan sorumluluk durumlarından dolayı meydana gelen zararlar söz konusu olduğunda bu zararların nakden tazmin edilebileceğini söylememiz mümkün olmaktadır (Aydn, 2002: 111).

CMR sigortası kapsamında ele alınan himaye borcu, zararın karşılanabileceği en yüksek seviyeden ortadan kaldırılması temin etmeye çalışmaktadır. Bu açıdan taşıyıcının sorumluluğuna göre ödemek durumunda olduğu bedelin belirlenmesi, tazminat kapsamını tespit edebilmek açısından önemlidir.

Sorumluluk sigortaları kapsamında rizikoların oluşması durumunda ortaya çıkacak zararların tamamının bir sınır olmadan tazmin edilmesi sigortacılık kapsamında olası bir durum değildir. Ayrıca bu durum sigorta sözleşmesi açısından bir hile olarak nitelendirilecektir. Tüm bu olgular sigortacının taşıma himayesine belli bir sınır koymasını gerektirmektedir (Erdil, 2007: 329).

Riziko sınırlandırılması ile himaye sınırlandırılması birbirinden farklı kavramlardır. Riziko sınırlandırılması söz konusu olduğunda rizikolar belli sınırlara oturtulmaktayken, himaye sınırlaması kapsamında rizikonun meydana gelmesinden sonra ödenmekle yükümlü olunan bedeller sınırlandırılmış olmaktadır.

Sigorta kapsamında haksız kazancın sağlanması önlenmesi açısından Sigorta Hukuku'nda "sigorta değerinin sigorta bedeline eşit olması" olgusu benimsenmiştir. Bu olgu aynı zamanda himayeye de bir sınırlama getirmiş olmaktadır (Akıncı, 1999: 88).

Sorumluluk sigortaları kapsamında sigorta değeri, menfaati ortaya koymaktayken, sigorta bedeli ise sorumluluk kapsamındaki olayların olması sonucunda oluşan rizikoya karşılık sigortacın ödemek durumunda olduğu değeri açıklamaktadır. Sigorta değerinin sorumluluk sigortaları kapsamında belirlenebilmesi için rizikonun oluşumu gerekmektedir. Bunun nedeni ise riziko kapsamında ortaya çıkacak zarar değerinin önceden kesin olarak belirlenebilmesinin mümkün olmamasıdır.

Sorumluluk sigortaları kapsamında poliçede ortaya konan sigorta bedelleri belli değerlendirme kriterlerine göre belirlenmemiş olmaktadır. Sigorta ettiren ile sigortacı kendi iradelerine göre olası bir bedel belirlemiş olmaktadır. Bu bedel aynı zamanda sigortacının tazmin etmek durumunda olduğu değer azami sınırı belirlemektedir (Kender, 2001: 9).

Kesin olarak belirlenmiş bir menfaatin bulunmamasından dolayı aşkın sigorta ile eksik sigortanın ortaya çıkabilmesi gibi bir durum söz konusu olmamaktadır (Sayhan, 2001: 64).

CMR'de taşıyıcılığın sorumluluğu kapsamında karşılanması gereken tazminat miktarına belli sınırlandırmalar getirilmektedir. Bu durum aynı zamanda sigortacının ödemek durumunda olduğu tazminatı sınırlamış olmaktadır. Bunun nedeni ise, sigortacının taşıyıcının sorumluluğu kapsamında oluşan zararı ödemek durumunda olmasıdır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3.TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI

#### 3.1. Tazminat Borcunun Miktarı ve Sınırları

Bu bölümde söz konusu tazminat borcuyla alakalı olgular üç bölüm altında ele alınacaktır. Bunlar;

- Eşyanın zarara uğraması halinde ödenecek tazminat,
- Gecikme sebebiyle ödenecek tazminat,
- Faizdir.

#### 3.1.1. Eşyanın Zarara Uğraması Hâlinde Ödenecek Tazminat

Gecikmeler ile eşya zararları doğrultusunda oluşan zararların tazmin edilmesiyle alakalı CMR kapsamında çeşitli düzenlemeler bulunmaktadır. Eşyalarda zararların oluşması durumunda taşıyıcı söz konusu bu zararı nakit olarak ödemek durumundadır. Yani burada taşıyıcının yaptığı ödeme zararı telafi etmektedir. CMR'nin 26. ile 29. maddeleri kapsamında eşyalar bünyesinde oluşan dolaylı zararların tazmini olası hale gelmektedir (Şamlı, 2008: 23).

CMR'nin 23.maddesinin f.2'de düzenlemesine göre eşyanın zararı sonucunda bu zararın tazmin edilmesi kapsamında kullanılacak unsur eşyanın borsa fiyatıdır. Borsa fiyatı olmayan durumlarda piyasa fiyatı bu iki fiyatın olmadığı durumlarda ise, eşyaya benzer olan olguların fiyatından yararlanılmaktadır. Söz konusu tazminin değeri belirlenirken kullanılacak fiyatlar yukarıdaki sıraya göre ele değerlendirilirler (Aydın, 2006: 112).

Yukarı anlatılanlara göre zarar söz konusu olduğunda kullanılacak ilk unsur borsa fiyatıdır. Borsa fiyatıyla ilgili önemli bir unsur taşıyıcının eşyayı aldığı yerde benzer cinsten eşyanın borsa kapsamında işlem görüp görmediği olmaktadır. Bu yerle alakalı bir borsa işlemi görmeyen eşyaların borsa fiyatı başka yerin borsasında işlem görmekteyse



oradaki fiyatlara göre belirlenmektedir. Fakat bu değer belirleme yöntemi tüm eşyaların borsada işlem görmediğinden hareketle uygulanmaktadır (Arkan, 1987: 173).

Bir diğer değerlendirme yöntemi piyasa fiyatıdır. Söz konusu piyasa fiyatı eşyayla aynı özellikleri ya da benzer özellikleri barındıran ürünlerin piyasa koşullarında alınıp satıldığı fiyatı ifade etmektedir (Arkan, 1987: 174). Bu durum piyasa fiyatının pazar koşullarında belirlendiğini ortaya koymaktadır. Bu açıdan pazardaki talep ile arz bu fiyata etki edecektir. Bunun dışında kriz zamanlarında bazı kurumlar tarafından tespit edilen fiyat piyasa fiyatı olarak değerlendirilecektir. Piyasa fiyatında malın üretim fiyatı üzerine kar maksadıyla eklenene kısım bulunmaktadır (Aydın, 2006: 114).

Piyasa fiyatının belirlenmesinde esas alınabilecek noktalardan bir tanesi faturadaki kayıtlı değerlerdir. Söz konusu bu kayıt eşyanın değeriyle ilgili olarak karine niteliği taşımaktadır. Eğer taşıma ücretinin gönderen tarafından ödeneceği belirlenmişse, gönderen birtakım faydalar sağlayabilmek adına eşyaların değerini olduğundan az gösterebilmektedir. Söz konusu bu durum eşya değerinin kullanılmamasına sebep olmaktadır. Olası bu durumlar halinde eşyanın piyasa değeriyle değerlendirilmemiş olduğunu çoğu zaman ortaya konulabilmektedir (Aydın, 2006: 116).

Piyasa nezdinde birden fazla fiyatın olması durumu da olasıdır. Genel olarak bu durum eşyanın perakende satışıyla toptan satışı arasındaki farklarda ortaya çıkmaktadır. Ayrıca ihraç ürünlerinde söz konusu bu duruma rastlanılabilmektedir. Ürünün kim tarafından satıldığı unsuru piyasa fiyatında değişikliklere neden olabilmektedir. Söz konusu bu durum altında satım yapan kişinin toptancı, perakendeci ya da üretici olup olmadığı unsurları göz önünde bulundurulacaktır (Aydın, 2006: 115).

Piyasa fiyatıyla ilgili bir diğer durum, taşıma sürecine geçilmeden önce oluşan giderlerle beraber taşıma esnasında oluşan vergilerin bu fiyata dahil edildiğidir. Yani paketleme ya da ambalajlama giderleri, taşıyıcının eşyayı teslim alanına getirmesi sebebiyle yapılan giderler, akreditif giderleri, sigorta bedelleri, saklama giderleri benzeri giderler göz önünde bulundurulacaktır (Kaya, 1998: 262).

Söz konusu borsa ile piyasa fiyatı kapsamında değeri tespit edilemeyen eşyalarında değerleri objektif değer açısından ele alınacaktır. Objektif değer genel olarak sanat eserlerinde, tarihi eşyalarda ya da alındığı yerde piyasa fiyatı olmayan eşyalarda

kullanılmaktadır. Söz konusu bu eşyalarla ilgili olarak bu eşyalara benzer eşyaların fiyatları kullanılabileceği gibi fatura fiyatının kullanılabilmesi mümkün olmaktadır (Aydın, 2006: 117).

### **3.1.1.1. Genel Kural**

Genel kural çerçevesinde aşağıdaki konulara değinilecektir;

- Ziya halinde ödenecek tazminat,
- Hasar halinde ödenecek tazminat
- Tazminatın yanı sıra iade edilecek masraflardır.

#### **3.1.1.1.1. Ziya Hâlinde Ödenecek Tazminat**

Ziya kapsamında ödenecek tazminat CMR'nin 23. maddesinin f. 1 düzenlemesine göre eşyanın teslim alındığı zaman ile mekan şartlarına göre tespit edilmektedir. Aynı maddenin f.2 düzenlemesine göre belirlenen değer, aynı maddenin f.3 düzenlemesinde belirtilen eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8,33 hesap birimini geçemeyecektir. Söz konusu hesap birimi Uluslararası Para Fonu (IMF)'nun tespit ettiği Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) olarak bilinmektedir (Gençtürk, 2006: 222).

ÖÇH kapsamında tazminat değeri tarafların farklı bir kararı bulunmadıkça yargı sürecini yürüten mahkemenin kararlaştırdığı tarihteki değerler esas alınarak tespit edilmektedir (Gençtürk, 2006: 222).

Tazminatın tespitinde tam ziya ya da kısmi ziyanın tespit edilmesi oldukça önemlidir. Bu bakımdan tazminat söz konusu olduğunda tam ziya tüm eşya için tazminat söz konusu olurken, kısmi ziyada ziya olan kısım kadar tazminat söz konusu olmaktadır. Taşıma sözleşmesi dahilinde birden çok eşyanın olması durumunda, söz konusu eşyalarla alakalı üst sınır CMR'nin 12. maddesinin f. 5(c) düzenlemesi kapsamında belirlenmektedir. Buna göre eşyaların ayrılmadan taşınması zorunluluğu ile tüm eşyaların üst sınırlarının olması zorunluluğu gibi olgular nedeniyle sınır ağırlıklar açısından tespit edilecektir (Şamlı, 2008: 24).

Yeni TTK'nin 880. maddesinin f. 3 düzenlemesine göre, eşyayla alakalı bir piyasa fiyatı bulunmamtaysa eşyanın değeri benzer türdeki eşyanın cari değeri üzerinden belirlenecektir. Piyasa fiyatı, eşyanın teslim edilmeden satılması durumunda faturada yer

alan bedeli açıklamaktadır. Ancak bu bedelde taşıma giderleri bulunmamaktadır. Türk Ticaret Kanunu açısından gerçek değer, alış ile satış değeri gibi ifadeler birbirlerinden farklı kavramları olmaları bakımından Yeni TTK'da değeri açıklayan bazı hükümler bulunmaktadır. Bu düzenlemeler çerçevesinde eşyanın değeri ilk önce piyasa değeri ile belirlenmektedir. Piyasa değerinin olmadığı hallerde ise tedarik değeri kullanılmaktadır.

Düzenlemeler kapsamında eşyanın değerinin piyasa değeriyle bulunacağı ifade edilmiş olmasına rağmen, piyasa değerinin ne olduğuyla alakalı bir tanımlama yapılmamıştır. Bu bakımdan CMR'nin 23.maddesinin f. 2 düzenlemesi kapsamında yer alan tanımlamalar burada kabul görecektir.

Eşyanın kısmen ya da tamamen ziyaa uğraması hallerinde oluşan tazminat Yeni TTK'nin 880. maddesinin f.1 düzenlemesinde ele alınmıştır. Bu düzenlemeye göre taşıyıcının ödemek durumunda olduğu tazminat, eşyanın götürülmek maksadıyla alındığı zamana ve mekana göre hesaplanmaktadır. Söz konusu bu düzenleme CMR'nin 23. maddesinin f. 1 düzenlemesinde yer alan teslim yerine göre tazminat belirleme hükmüyle uyumaktadır. Ayrıca Yeni TTK'nin 881. maddesinin f. 1 düzenlemesi kapsamında zararın belirlenmesi açısından kullanılan zorunlu giderler hesap içine katılmaktadır.

Y-TKK'nin 882. maddesinin f. 3 düzenlemesine göre tazminat hakkı eşyanın brüt olmayan ağırlığının her bir kilogram başına 8,33 Özel Çekme Hakkı'na tekamül eden bedel ile sınırlandırılmıştır. Söz konusu değer kısmi ziya olması durumunda değerini kaybeden kısmın, tam ziya olması durumunda ise hepsinin 8,33 Özel Çek Hakkını karşılayan değerinin üzerine geçemeyecektir. CMR'nin 23. maddesi kapsamında ele alınan unsurlar ile buradaki düzenlemeler birbiriyle uyum göstermektedir.

Yeni TTK'nin 882. maddesinin f. 4 düzenlemesine göre Özel Çekme Hakkı eşyanın teslimiyle alakalı belirlenen tarih ya da eşyanın teslim edildiği tarihte TCMB'nin belirlediği değere göre Türk Lirası cinsine çevrilmektedir. Ancak söz konusu bu düzenleme CMR'nin 23. maddesinin f. 7 c.2 düzenlemesine uymamaktadır.

CMR'nin kapsam olarak uluslararası nitelik taşıması Özel Çekme Haklarının milli para cinsinden ifade edilmesiyle çelişmiş olmaktadır. Ayrıca yerli paraya çevirme sırasında parasal kayıpların oluşabileceği açıktır. Yani bu bakımdan Yeni TTK'nin 882.

maddesinin f. 4 düzenlemesine göre değerlendirildiğinde, mahkemenin tazminatla alakalı olarak bir karara vardığı tarihteki paranın önem kazanmaktadır.

### **3.1.1.1.2. Hasar Hâlinde Ödenecek Tazminat**

Hasar durumunda ödenecek tazminat CMR'nin 25. maddesi uyarınca tespit edilmektedir. Bu bakımdan bu tazminat, eşyanın hasar almamış değerinden CMR'nin 23. maddesinin f.1, f.2 ile f.4 düzenlemelerine göre tespit edilecek değerden çıkarılması sonucunda tespit edilmektedir. Tazminat sınırlandırılması, tüm eşyanın hasar olması durumunda CMR'nin 25. maddesinin f. 2(a) düzenlemesine göre, kısmi hasar alma durumunda ise CMR'nin 25. maddesinin f. 2(b) düzenlemesine göre yapılmaktadır.

Bazı durumlarda eşyalarda kısmi zarar olmasına rağmen eşyaların tamamında değer düşüklüğü söz konusu olmaktadır. Bu durum altında bütün eşyalara göre tazminatın hesaplanması söz konusu olmaktadır (Adıgüzel, 2003: 174). Bu bakımdan eşyanın tüm özellikleri etkileyen ve eşyada mali değerini kaybolmasına neden olacak durumların oluşması durumunda tam ziyayın varlığı söz konusu olmasından dolayı CMR'nin 23. maddesinin f.1 ile f.3 düzenlemelerin kullanılması söz konusu olacaktır (Kaya, 1998: 264).

Eşyanın zarar görmesi durumunda ödenmesi gereken tazminat Yeni TTK'nin 880. maddesinin f. 2 düzenlemesine göre, eşyanın teslim alındığı zaman ve mekandaki zararsız değeri ile zararlı değeri arasındaki farka göre hesaplanmaktadır. Söz konusu eşyanın değeri ise bu maddenin f.1 ve f.3 düzenlemelerine göre tespit edilmektedir.

Eşyanın hasarı durumunda ödenecek tazminat, eşyanın kısmen değerini kaybetmesi durumunda değerini yitiren kısım üzerinden, tamamen değerini kaybetmesi halinde ise tamamı üzerinden brüt ağırlığın her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını temin eden miktar ile kısıtlandırılmıştır.

Tazminat değerinin, eşyanın teslim alındığı zaman ve mekan içerisindeki zararsız değerinden hasarlı değeri arasındaki farkın belirlenmesi sonucu tespit edilmesi CMR ve Yeni TTK aynı biçimde ele alınmıştır. Fakat CMR kapsamında ödenecek tazminatın ziya durumunda ödenecek tazminatla sınırlandırılması durumu Yeni TTK kapsamında ele alınmamıştır. Eğer bu düzenleme Yeni TTK bünyesine alınırsa nerdeyse birebir uyum söz konusu olacaktır.

### 3.1.1.1.3. Tazminatın Yanı Sıra İade Edilecek Masraflar

CMR'nin 23. maddesinin f.1 ile f.3 düzenlemeleri kapsamında belirlenen tazminat dışında taşıyıcıların gümrük vergisi, taşıma ücreti benzeri giderleri ödemekle sorumlu olmaları söz konusu olmaktadır. Masraflar ile giderlerin oluştuğunun ispat edilmesine gerek olmadan tazmin edilmesi söz konusu olmaktadır (Şamlı, 2008: 28). Bu giderlerin kimlerce oluşturulduğunun bir önemi bulunmamaktadır. Söz konusu masrafların taşıma görevi amacıyla yapılmış olması önem arz etmektedir (Kaya, 1998: 264).

Tazmin edilmesi istenebilecek masraflar CMR'nin 23. maddesinin f.4 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır. Söz konusu eşyanın, teslim alınması ve eşyanın taşınması sırasında oluşan giderler tazmini istenecek masraflar olarak nitelendirilmektedir. Bu unsurlardan hareketle taşıma ücreti, eşyanın teslim alınmasından gönderene iletimi için tespit edilen miktarı açıklamaktadır.

Bir diğer gider olan gümrük vergisi ise gümrük yönetmelikleri açısından verilmesi gereken miktarı açıklamaktadır (Kaya, 1998: 262). Bu masraflar dışındaki masraflar genel olarak tartışmalıdır. Ancak bu masraflar eşyanın teslim alındığı yerde oluşan masraflar olarak nitelendirilirken, bu masraf alınma yerinde eşyanın değerinin artmasına neden olmaktadır (Aydın, 2006: 125). Söz konusu bu masraflara; taşıma sigortası primleri, dış ticaret izni için verilen vergi, harç ile resimler, güvenlik önlemleriyle ilgili giderler örnek olarak gösterilebilir.

Taşıyıcı, tazminatın dışında Yeni TTK'nin 883. maddesinin f. 1 c.1 düzenlemesi kapsamında belirtilen taşıma sebebiyle oluşan vergiler, taşıma ücreti ile diğer giderleri karşılamak durumundadır. Söz konusu bu düzenlemeye göre tazminatta belirli bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu bakımdan bu düzenleme CMR'nin 23. maddesinin f. 4 düzenlemesiyle örtüşmektedir (Aydın, 2006: 112).

Taşınan eşyada oluşan zararları ortadan kaldırmak ya da azaltmak adına yapılan harcamalar Yeni TTK'nin 880. maddesinin f. 2 c.2 düzenlemesine göre eşyanın zararsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki farkı ortadan kaldırdığı karine olarak kabul görmektedir. Taşıyıcının Yeni TTK düzenlemeleri kapsamında tazminatın dışında ödemek durumunda olduğu taşıma ücreti, vergiler ve diğer giderler 883. maddenin f.1 c.1

düzenlemesine göre, 880. maddenin f. 2 düzenlemesinde açıklanan bedele orantılı olarak tespit edilmektedir. Fakat bu durum açık bir şekilde ifade edilmemektedir.

### **3.1.1.2. Genel Kuralın İstisnaları**

Genel kuralın istisnaları bu bölüm kapsamında üç başlık altında ele alınacaktır. Söz konusu bu başlıklar şu şekildedir:

- Tazminatın üst sınırının arttırılması
- Teslimde özel yarar bildirimini
- Kast veya pervasızca harekettir.

#### **3.1.1.2.1. Tazminatın Üst Sınırının Arttırılması**

Uluslararası taşıma sözleşmeleri kapsamında taşıyıcının yükümlülüğü oluşan zararın belli sınırlar halinde ödenmesidir. Ancak bu sınırla alakalı olarak taşıyıcının işine yarayacak bir azatlım söz konusu olmazken kimi hallerde bu sınırın yükseltilmesi mümkün olmaktadır (Özdemir, 2007: 136). CMR bünyesinde de bu koşul sağlanmıştır. Bu açıdan CMR'nin 23. ve 25. maddeleri kapsamında tazminat sınırın arttırılmasıyla alakalı düzenlemeler bulunmaktadır.

Gönderen ve taşıyıcı aralarında anlaşırca CMR'nin 24. maddesi kapsamında taşıma ücretine ekstradan bir ücret ödenmesi koşuluyla, CMR'nin 23. maddesinin f.3 düzenlemesinde belirtilen değer üzerinde bir değeri taşıma senedi bünyesine kaydedilebilecektir. Fakat bu ekstra ücret bu durumun geçerli olabilmesi açısından bir zorunluluk değildir. Söz konusu oluşturulan değer CMR'nin 23. maddesinin f.3 düzenlemesinde belirtilen sınırı aşmaktadır. Söz konusu oluşturulan değer kullanılabilmesi için bu değer taşıma senedi kapsamında düzenlenmiş olmasına gerekmektedir (Şamlı, 2008: 30).

Eşya değerinin olması gereken gerçek değerinin üstünde belirlendiği durumlarda tazminat eşya değerinin aşmayacak şekilde belirlenecektir. Bu bakımdan CMR'nin 24. maddesi açısından oluşturulan değer, tespit edilen üst sınırlarla artırılabilmesine rağmen, tazminat eşyanın gerçek değerini aşmayacak şekilde belirlenecektir. Fakat tarafların tespit ettiği değer eşya değerinin altında olması halinde ayrıca CMR'nin 23. maddesinin f.3 düzenlemesindeki sınırın üzerinde olması durumunda, CMR'nin 41. maddesine göre

geçersiz olacak ve bu durumda CMR'nin 23. maddesinin f.3 düzenlemesindeki sınır geçerli olacaktır (Şamlı, 2008: 29-30).

Yukarıda anlatılan üst sınırla ilgili olgular hasar ve ziya durumlarında da geçerlidir. Bu durum eşyanın karşılaşmış olduğu doğrudan zararın karşılanmasını sağlamaktadır. Ancak gecikme dolayısıyla oluşan zarar ilgili düzenlemelerin dışında tutulmuştur. Gecikme halinde oluşacak zarar CMR'nin 23. maddesinin f.5 düzenlenmesinde yer bulmuştur (Kaya, 1998: 264).

Yeni TTK'nin 882. maddesinin f. 1 düzenlemesinde tazminatın sınırlandırılması açısından koyulan üst sınırın yükseltilebileceğiyle alakalı hüküm söz konusu değildir. Fakat Dördüncü Kitap Birinci Kısımda 854. maddenin f. 1 düzenlemesinde yer alan karşıt anlam sebebiyle, sorumluluğun yükseltilmesiyle alakalı anlaşma yapılmasını kısıtlayan bir mani bulunmamaktadır.

#### **3.1.1.2.2. Teslimde Özel Yarar Bildirimi**

Taşıma tazminatıyla alakalı bir diğer istisna CMR'nin 26. maddesi kapsamında belirtilmektedir. Söz konusu düzenleme kapsamında gönderen taraf gecikme, hasar ya da ziya durumu söz konusu olduğunda taşıma ücretine ilave ücret karşılığında teslimde özel yararı olduğunu senet kapsamında belirtebilecektir. Bu durumdan dolayı CMR'nin 24. ve 26. maddelerinde belirtilenler dışında, tarafların kararlaştırdığı süre olması koşuluyla gecikme dolayısıyla oluşan zararın tazmini açısından da uygulanabilmektedir. Ancak burada hasar ile ziya durumları ayrı tutulmaktadır (Kaya, 1998: 266).

CMR'nin 24. maddesinde belirtildiği üzere tarafların birbiriyle anlaşmış olmaları ve teslimde özel yararlarla ilgili olan değer taşıma senedi kapsamında belirtilmiş olması, söz konusu teslimde özel yararlarla ilgili olan değer geçerliliğini sağlayacaktır (Özdemir, 2007: 142). Bunun dışında söz konusu düzenleme kapsamında belirtilen ek ücret ifadesi bu koşulun sağlanması açısından bir geçerlilik şartı olmamaktadır (Aydın, 2006: 138).

CMR'nin 26. maddesinin f. 2 düzenlemesine göre 23., 24. ve 25. maddelerdeki tazminatların dışında tutulmasından dolayı gecikme, ziya ile hasar dışındaki oluşan dolaylı zararın tazminin sağlanması mümkün olabilmektedir (Özdemir, 2006: 171).

Yeni TTK'nin 882. maddesinin f. 1 düzenlemesinde tazminatın sınırlandırılması açısından koyulan üst sınırın yükseltilebileceğiyle alakalı hüküm söz konusu değildir.

Fakat Dördüncü Kitap Birinci Kısımda 854. maddenin f. 1 düzenlemesinde yer alan karşıt anlam sebebiyle, sorumluluğun yükseltilmesiyle alakalı anlaşma yapılmasını kısıtlayan bir mani bulunmamaktadır.

### **3.1.1.2.3. Kast Veya Pervasızca Hareket**

Kast veya kast olarak değerlendirilen unsurlar CMR'nin 29. maddesinin f.1 düzenlemesine göre, CMR'nin 23. ile 29. maddeleri kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu azaltan ya da ispat yükümlülüğü ortadan kaldıran uygulamalardan yararlanabilmesi mümkün değildir. Bu bakımdan kast taşıyıcıya bir sorumluluk yüklemiş olmaktadır.

Kast kavramı, kişinin yapmayı düşündüğü fiilin yasal olarak bir ihlal olduğu bilmesine rağmen söz konusu bu unsuru yapmasını açıklamaktadır. Bu bakımdan kast kusur kavramı içerisinde yer alan olgu olarak karşımıza çıkmaktadır (Şamlı, 2008: 41). Hukuksal açıdan kast olgusu içerisinde dolaylı ile doğrudan kast unsurları bulunmaktadır (Gençtürk, 2006: 242).

CMR'nin 29. maddesine göre kast ne biçimde değerlendirileceği söz konusu olayın özellikleri gözetilerek ele alınması gereken bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır (Şamlı, 2008: 45). Kastın kapsamı ve konusu mahkemede yasal olarak tespit edilmesi bakımından söz konusu mahkemede Türk Ticaret Kanunu'nun 786. maddesinin f.3 düzenlemesinin dikkate alınması söz konusu olmaktadır. Bu açıdan söz konusu kayıp taşıyıcının neden olduğu kusur sebebiyle ortaya çıkmışsa sorumluluğu kısıtlayan düzenlemelerin kullanılabilmesi söz konusu olmayacaktır.

Hile kavramı bazen ağır kusur kavramıyla karıştırılmaktadır. Ancak ağır kusur normal bir insanın yapacağı özen ile dikkatin yerine getirilmemesi durumunu açıklamaktadır Bu bakımdan CMR'nin 29. maddesi kapsamında kast kusur kavramıyla aynı kefedede değerlendirilmektedir. Ayrıca Avrupa ülkelerinin bazılarında kusur kavramı ağır ihmal olarak değerlendirilmektedir (Arkan, 1982: 166). Bu bakımdan kusur kavramı ile kast birbiriyle ilişki içerisinde olduğunu söylememiz mümkün olmaktadır.

Daha öncede açıkladığımız gibi ağır kasttan oluşan kayıplar söz konusu olduğunda taşıyıcı sınırlayıcı düzenlemelerden yararlanamamaktaydı. Ayrıca CMR'nin 29. maddesinin f.2 düzenlemesine göre taşıyıcı eğer yardımcı kullanmaktaysa ve yardımcıların



kast söz konusuysa yine sınırlayıcı düzenlemelerden yararlanabilmesi mümkün olmamaktadır. Yani kast söz konusu olduğunda taşıyıcının sorumluluğundan kurtulabilmesi mümkün olmamaktadır.

Yeni TTK'nin 886. maddesinin f. 1 düzenlemesine göre taşıma sırasında kasten ya da pervasızca yapılan hareket sonucu eşyaya bilerek zarar verildiği ispat edilen taşıyıcı ile 887. maddenin f. 1 c.2 kapsamında açıklanan taşıyıcı yardımcıları sorumluluktan kurtulma imkanlarından yararlanamamaktadırlar. Söz konusu bu koşullar altında Y-TKK'nin 855. maddesinin f.5 düzenlemesine göre zamanaşımı süresi bir yıldan üç yıla çıkmaktadır.

CMR ile Yeni TTK bu konuyla alakalı düzenlemeler açısından birbirleriyle örtüşmektedirler. Ancak pervasızca hareketle alakalı literatürde pek çok tartışma yer almaktadır (Arkan, 2005: 238).

Zararın olabileceğini öngörerek hareket etmek olarak değerlendirilen pervasızca hareket kavramı, kasta eş değer kusur biçiminde ele alınması gerektiğiyle düşünceler bulunmaktadır. Buna göre pervasızca hareketin CMR'nin 29. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında ele alınan kasta eş değer kusur kavramıyla örtüştüğü söylenmektedir. Fakat kasta eş değer kavramı Türk Hukuku açısından ağır ihmal kavramıyla örtüşmüş olacaktır. Pervasızca hareket aslında, ağır ihmal ile kast arasında bir olguya tekamül etmektedir (Seven, 2005: 55).

Taşıyıcı zarara neden olacak unsuru önceden fark etmesine ve söz konusu unsurun meydana gelmesini arzulamamasına rağmen pervasızca hareket edip zarara neden oluyorsa, bu durum ağır ihmalin üzerinde ancak kasta erişmeyen bir öge olarak ele alınabilecektir. Bu durumun taksirle hareket etmeyi açıkladığını söylemememiz mümkündür (Artuk, Gökçen ve Yenidünya, 2007: 479).

### **3.1.2. Gecikme Sebebiyle Ödenecek Tazminat**

Taşınan mallar üzerinde tasarruf hakkına sahip taraf gecikme nedeniyle zarara uğradığını CMR'nin 23. maddesinin f.5 düzenlemesi açısından ispat edebilmelidir. Eğer söz konusu ispat yapılabilirse tazminatı ödenmesi söz konusu olacaktır. Ancak bu tazminat ancak taşıyıcı taşıma ücreti ile sınırlı olacaktır. Söz konusu bu ücret ise taşıma fiilinin ne kadar süreceğine bağlı olarak belirlenmektedir. Bu bakımdan bu süreye gecikmenin eklenmesi söz konusu değildir (Akıncı, 1999: 143). Bu dışında bu ücreti içerisinde

CMR'nin 23. maddesinin f. 4 düzenlemesinde açıklanan gümrük vergileri ile diğer giderler dahil edilmemektedir. Bu bakımdan tazminat hesaplanırken sadece taşıma ücretinden yararlanılmaktadır (Aydın, 2006: 143).

Tazminatın üst sınırının yükseltilmesi ancak CMR'nin 26. maddesinin göre tarafların aralarında anlaşmasıyla mümkündür. Ayrıca söz konusu anlaşma kapsamında belirlenen öğelerin taşıma senedine yazılması gerekmektedir. Burada unutulmaması gereken öğe ise taşımanın ne kadar süre içinde tamamlanacağını taraflarca belirlenmiş olmasının gerektiğidir (Aydın, 2006: 146). CMR'nin 29. maddesine göre hasar ya da zarar oluşmuşsa, bu zararda taşıyıcının ya da taşıyıcı yardımcılarının kastı bulunmaktaysa sorumluluk sınırlandırılmayacaktır. Tazminatın üst sınırının artırılması CMR'nin 24. maddesinde belirtildiği üzere gecikme zararında uygulanmamaktadır.

Yeni TTK'nin 875. maddesinin f. 3 düzenlemesine göre gecikme durumunda taşıyıcı taşıma ücreti kapsamında yükümlülük altına girmektedir. Burada taşıma ücreti CMR'deki gibi taşıma süresinin tamamı açısından tespit edilmemekte, geç kalınan süreyle orantılı indirim yapılmasıyla birlikte belirlenmektedir.

Düzenleme kapsamında yalnızca gecikme dolayısıyla tazminatı sebebiyet veren düzenlemeler bulunması CMR'nin genel kurallarına aykırıdır (Aydın, 2006: 73). Bu nedenle Yeni TTK kapsamında zararlı şart verilirse olguların CMR ile örtüşmesi mümkün olacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 780. maddesinde yer alan düzenlemeler açısından değerlendirildiğinde Yeni TTK'nin 875. maddesinin f. 3 düzenlemesinde yer alan taşıma süresinin iki kat aşılması durumunun dışındaki öğeler birebir örtüşmektedir. Ayrıca Yeni TTK düzenlemesi kapsamında gecikme söz konusu olduğunda zarara bakılmaksızın taşıma ücretinin gecikme süresiyle orantılı biçimde düşürüleceği açıklanmıştır. Bu durumun gecikme sorumluluğunun yükselmesine sebebiyet verdiği gözükmektedir (Aydın, 2006: 73). Yeni TTK'nin 882. maddesinin f. 3 düzenlemesine göre taşıma süresi aşılması halinde ortaya çıkan yükümlülük taşıma ücretinin üç katı ile sınırlı tutulmuştur.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtuluşunu ele alan Yeni TTK'nin 876. ve 878 maddelerinin dışında, 875. maddenin f. 3 düzenlemesinde taşıyıcının özen göstermesi durumunda taşıma ücretinden indirim yapılmasının mümkün olmadığını belirtmesi

lüzumsuz olmuştur. Buna ek olarak 875. madde kapsamında sorumluluk hallerini içeren düzenlemelerin haricinde sorumluluktan kurtulmaya ilişkin öğelerin bulunması yapısal olarak uygun değildir. Bu bakımdan bu düzenlemenin çıkarılması CMR ile uyumun sağlanması açısından önemli olacaktır.

Y-TTK’de gecikme zararı kapsamında sınırlı sorumluluktan yararlanma haklarının kaybı aşağıdaki maddelerde ele alınmıştır;

- Yeni TTK’nin 886. maddesinin f. 1 düzenlemesi,
- Yeni TTK’nin 887. maddesinin f.1 c.2 düzenlemesi,
- Yeni TTK’nin 855. maddesinin f. 5 düzenlemesidir.

Yeni TTK’nin 877. maddesinin f. 1 c. 2 düzenlemesi kapsamında sözleşmede yer almayan isteklerin talep edildiği taşıyıcı yardımcılarını sınırlı sorumluluk imkanlarıyla beraber sorumluluktan kurtulma hallerinden yararlanamamaktadırlar. Ayrıca bu kişiler Yeni TTK’nin 855. maddesinin f. 5 düzenlemesinde belirtilen bir yıllık zamanaşımını süresinden de yararlanamamaktadırlar (Ülgen, 2005: 27).

### **3.1.3. Faiz**

Tazminat hakkı kazanmış taraf eğer isterse faiz isteğinde bulunabilmektedir. Bu durum CMR’nin 27. maddesinin f. 1 düzenlenmesinde ele alınmıştır. Tazminat hakkına sahip tarafın isteyebileceği faiz miktarı yıllık olarak %5’dir. Faizin başlangıç tarihi tazminat talep eden tarafın yazılı biçimde faiz talep ettiği tarih olarak alınmaktadır. Ancak yazılı bir şekilde talep söz konusu değilse bu tarih davanın açıldığı tarih olarak ele alınmaktadır.

Faiz talebinin yazılı biçimde yapılması zorunludur. Bunun dışında talep edilen tarih, faizi talep eden tarafın yazılı talebini ilettiği tarih olarak değerlendirilmektedir (Aydın, 2006: 127). Anlatılanlara dikkat edilirse tazminat talep eden taraf faiz talebinde bulunması yeterli bir unsur değildir. Bu talebin yazılı olarak iletilmesi gerekmektedir.

Faizin ne kadar süreyle işleyeceği ise şu şekilde tayin edilmektedir; mahkemenin sonuçlandığı ya da tarafların anlaşmaya varacağı zamana kadar faiz işlemeye devam edecektir. Bunun dışında faizle ilgili uygulamaların söz konusu olması durumunda ulusal hukuk devreye girecektir. Eğer söz konusu Türk Hukuku ise yukarıda belirtilen tarihlerden

sonra temerrüt faizinin talep edilebilmesi olası bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır (Karan, 2001: 119).

Faiz miktarıyla ilgili düzenlemeler CMR açısından bir hüküm boyutundadır. Bu durum bu düzenlemelerin dışında bir faizin istenmesini olanaksız kılmaktadır. Fakat söz konusu düzenlemeler bizim hukukumuz kapsamında uygulama olarak bazı değişikliklere maruz kalabilmektedir.

Söz konusu bu değişiklikler Yargıtay içtihatları kapsamında yapılabilmektedir. Örnek vermek gerekirse Yargıtay, içtihadıyla Türkiye'nin ekonomik koşulları altında alınacak %5'lik faizin yetersiz olacağına karar düşünmekte ve bu durumdan dolayı yabancı para cinsinden uygulamaya izin vermektedir. Ayrıca borçlar kapsamında temerrüt faizini kullanılmasını istemektedir. Uygulama açısından değerlendirildiğinde ise Yargıtay içtihadının CMR'ye uyacak biçimde değerlendirilmesi daha makul olacaktır (Uslu, 2007: 43).

### **3.2. Kurtuluş İmkânları**

CMR'nin 17. maddesi kapsamında eşya hasarı ve gecikmesinden dolayı taşıyıcının yüklenmek durumunda kalacağı sorumluluktan kaçınabilmek adına bir takım düzenlemeler bulunmaktadır. Bu madde içerisinde sorumluluktan kurtulma nedenleri iki biçimde ele alınmaktadır. Bunlar genel kurtulma nedenleri ile özel kurtulma nedenleridir. Zıya-hasar ile gecikme genel kurtulma kapsamında ele alınırken, ziya ve hasar sadece özel kurtulma nedenleri içerisinde değerlendirilmektedir (Adıgüzel, 2003: 119).

Taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilmek adına ispata dayanmak durumundadır. CMR'nin 18. maddesinin f.1 düzenlemesine göre taşıyıcı zararı veya gecikmeyi bir neden bağlamalı ve bu neden ile zarar arasında nedensellik bağının olduğunu ortaya koymalıdır. Söz konusu bu ispat genel kurtulma niteliğindedir. CMR'nin 18. maddesinin f. 2 c.1 düzenlemesine göre taşıyıcı sadece nedeni ortaya koyabilecektir. Bu durum ise özel kurtulma niteliğinde ele alınmaktadır. Özel nedenlerle alakalı bu ispatın kolay bir şekilde yapılabilmesi CMR'nin 18. maddesinin f. 2 c.2 düzenlemesinde belirtildiği üzere tasarruf hakkı sahibi tarafından ispatı sağlanırsa ortadan kaldırılabilir (Aydın, 2006: 57).

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkan sağlayan unsurlar Yeni Türk Ticaret Kanunu kapsamında da ele alınmaktadır. Söz konusu bu unsurlar CMR ile aynı olmasa da

benzer özellikler göstermektedir. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda özel gecikme nedenleri gecikme ile eşyayı da kapsamaktadır. Dikkat edilirse özel kurtulma sebepleri yapısal olarak kolay ispat edilebilirlik özellikleri sergilemektedir. Bu durum özel kurtulma sebeplerini taşıyıcı adına karine özelliği taşımasına neden olmaktadır (Gençtürk, 2006: 163).

### **3.2.1. Genel Sebepler**

Bu bölüm içerisinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkan sağlayan genel sebepler ile özel sebepler ve diğer öğeler üzerinde durulacaktır.

#### **3.2.1.1. Hak Sahibinin Kusuru**

Hak sahibinin kusurluğu olduğu durumlarda CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesine taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilmektedir. Bu bakımdan burada taşıyıcı dışında kusurlu olabilecek iki kesim bulunmaktadır. Bunlar; gönderen kesim ile gönderilen kesimdir. Bu kesimlerin yardımcılarının kusurlu olması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kaçınmış olacaktır (Adıgüzel, 2004: 28).

Eşyada zararlara ya da eşyanın gecikmesine neden olan kusur farklı biçimlerde ortaya çıkabilmektedir. Kimi zaman bilgi eksikliği nedeniyle oluşabilen kusur bazen, paketlemede hataların yapılması ya da gümrükle ilgili belgelerin hatalı temin edilmiş olması benzeri unsurlar dolayısıyla oluşabilmektedir (Adıgüzel, 2004: 28).

Hak sahibi çeşitli biçimlerde kusurlu olabilmektedir. Söz konusu bu durumlar genel olarak boşaltma, istifleme, yükleme benzeri öğeler içerisinde oluşmaktadır. CMR'nin 17. maddesinin f. 4 düzenlemesi kapsamında kusurun nedeni söz konusu olaya göre ele alınmak durumundadır. Bunlar dışında gönderilen yükümlülük açısından eşyayı teslim almak zorunda değildir. Bu bakımdan teslim almama bir kusur olarak ele alınamayacaktır. Taşıyıcı teslim edememe gibi benzeri bir öğeyle karşı karşıya kalmasını durumunda ise CMR'nin 15 ile 16. maddeleri kapsamında belirtilen haklardan yararlanmalıdır (Aydın, 2006: 60-61).

#### **3.2.1.2. Hak Sahibinin Talimatı**

Gecikme ile ziya-hasar gibi unsurlar hak sahibinin verdiği talimatlar sebebiyle oluşmuşsa, taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir. Bu olgu CMR'nin 17. maddesinin f.2

düzenlemesi kapsamında ele alınmıştır. Ayrıca CMR'nin 12. maddesi kapsamında hak sahibinin verdiği talimatlar açıklanmıştır. Burada açıklanan talimatlarla birlikte hak sahibinin taşıma faaliyetini öncesi, faaliyet esnasında ve sonrasında verdiği talimatların hepsi bu kapsam altında değerlendirilmektedir (Adıgüzel, 2004: 28). Hak sahibi eğer taşıyıcının yanlış bilgilendirmesine maruz kalmışsa, hak sahibinin talimatı neticesinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi söz konusu olmayacaktır.

Taşıyıcı hak sahibi tarafından sunulan tüm talimatlara uymak durumunda değildir. Burada hak sahibinin verdiği talimatın kanunları ihlal etmemesi gerekmektedir. Bu ögeyle beraber ziya ya da hasara neden olacak talimatlar söz konusu ise, hak sahibi konuyla ilgili bilgilendirilir eğer hak sahibi talimatını sürdürürse talimat yerine getirilse bile taşıyıcının sorumluluğu sona ermektedir (Adıgüzel, 2004: 28).

Ayrıca hak sahibinin verdiği talimatta kusurlu olması gerekli bir unsur değildir. Bu bakımdan söz konusu talimat kapsamında hak sahibi kusurlu olmasa bile taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilmektedir (Aydın, 2006: 63).

### **3.2.1.3. Eşyaya Özgü Kusur**

Gecikme ile ziya-hasar eğer taşınan eşyanın kendinde olan kusur nedenlere dayanmaktaysa taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir. Bu öge CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesinde yer almaktadır. Eşyaya özgü kusur, eşyanın kendisinde bulunan bir takım öğelerle, taşınan eşyaya benzer eşyalarla kıyaslandığında ayıplı olma durumunu açıklamaktadır. Bu durumla ilgili olarak üretim hatasından kaynaklanan kırılma, çatlama, bozulma gibi öğeler örnek olarak verilebilir. Yani bir takım zararlar oluşmuş ve bu zararlar eşyanın kendi niteliksel özelliklerinden kaynaklanmaktaysa eşyaya özgü kusur oluşmuş olmaktadır (Adıgüzel, 2004: 29).

### **3.2.1.4. Taşıyıcının Kaçınamayacağı ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay**

Gecikme ile ziya-hasar eğer taşıyıcının olmasını engelleyemeyeceği ve kaçınılması mümkün bir olay neticesinde oluşuyorsa taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir. Bu öge CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır (Özdemir, 2006: 202). Eğer taşıyıcı bu kapsamda sorumluluktan kurtulmak istiyorsa, taşıma işiyle uğraşan basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özen ve dikkatten daha fazlasını sergilemiş olmalıdır. Bu

bakımdan burada daha fazlasıyla söylenmek istenen söz konusu özen ve dikkate rağmen kaçınılmayacak bir olayın var olmasıdır (Adıgüzel, 2004: 30).

Yukarıda ifade edilen üst düzeyde dikkat ve özen olası vakaların şartları gözetilerek değerlendirme altına alınmaktadır. Çoğunlukla yoldaki aksaklıklar, hava koşullarında meydana gelen değişimler benzeri olgular engellenemez olaylar olarak ele alınmamaktadır. Fakat taşıyıcının yardımcısı ya da çalışanı olan kişilerin grev yapması ve bu grevin taşıma anlaşmanın yapılması sırasında cereyan etmesi engellenemez vaka olarak ele alınabilecektir (Aydın, 2006: 70).

Yeni TTK'nin 876. maddesinin f. 1 düzenlemesine göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcının en yüksek seviyede özen göstermesi gerekmekte ve taşıyıcı ne yaparsa sonuçların değişmemesi gerekmektedir.

Dikkat edilirse burada olaya neden olan sebebin dışarıdan gelmiş olması göz önüne alınmamaktadır. Burada üzerinde durulması gereken öge en yüksek özen olgusudur. Bu olguyla kastedilen tedbirli bir taşıyıcının göstermesi gereken özeni göstermesi ve buna rağmen gecikme ya da zararın oluşması durumudur.

Taşıyıcının tedbirli olup olmadığı ise hakimin kararına bağlı olacaktır. Taşıyıcının özeninin tespit edilmesi bakımında olayın nitelikleriyle birlikte CMR kapsamında kullanılan kriterlerden yararlanılacaktır.

Yeni TTK'nin 875. maddesinin f.2 düzenlemesinde diğer sorumluluktan kurtulma imkanları ele alınmıştır. Bu düzenleme kapsamında söz konusu zararın gönderilen veya gönderenin tutumu veya eşyaya ait has ayıplardan kaynaklandığı belirlenirse, tazminatın belirlenmesinde bu unsurlar göz önünde bulundurulacaktır (Adıgüzel, 2007: 1886). Bu düzenlemeye göre eğer zararda hak sahibinin etkisi bulunmaktaysa zararın paylaşılması söz konusu olacaktır.

### **3.2.2. Özel Sebepler**

Özel sebepler kapsamında aşağıdaki unsurlar üzerinde durulacaktır:

- Taşımanın açık araçla yapılması
- Eşyanın ambalajsız veya yetersiz ambalajla taşınması
- Yükleme, istif ve boşaltmanın hak sahibince yapılması

- Eşyanın doğal niteliği
- İşaret veya numaraların yetersiz veya yanlış olması
- Canlı hayvan taşınmasıdır.

### **3.2.2.1. Taşımanın Açık Araçla Yapılması**

CMR'nin 17. maddesinin f. 4(a) düzenlemesi kapsamında taşımayı yaptıran tarafların istemeleri ve bu isteklerini taşıma senedinde belirtmeleri halinde eşyaların açık araçta taşınması söz konusu olacaktır. Açık araçla anlatılmak istenen olgu araçların üstlerinin bir örtü vasıtasıyla kapatılmamış olmasıdır (Kaya, 1998: 256). Araçların üstlerinin kapalı olmaması eşyaların dış etkenlerden dolayı bir zarar maruz kalma ihtimalini artırmaktadır. Söz konusu bu durum taşıyıcının sorumluluktan kaçınabilmesi için, söz konusu eşyaların açık taşınacağıyla ilgili tarafların anlaşmış olmaları ve bu unsuru taşıma senedinde belirtmiş olmaları lazımdır (Adıgüzel, 2004: 32). Taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilmesi için burada anlatılan unsurların sağlanmış gerekmektedir.

Belirtildiği gibi açık araçla taşıma eşyaların zarar görme ya da ziya olma olasılığını artırmaktadır. Fakat belirtmek gereklidir ki her taşıma kapsamında eşyada oluşan hasarın ziya olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. CMR'nin 17. maddesinin f. 4 düzenlemesi açık taşıma kapsamında kullanılamayacaktır. Söz konusu bu düzenleme CMR'nin 18. maddesinin f.3 düzenlenmesinde yer almaktadır. Bu bakımdan buraya kadar anlatılanlara göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, hak sahibinin açık taşımayı kabul ettiğini ispat etmek durumundadır (Adıgüzel, 2004: 32).

Açık taşımanın zarar ihtimalini artırması taşıyıcının taşıma sorumluluğundan kaçınmasına imkan veren düzenlemelerin oluşmasını sağlamıştır. Böylelikle taşıyıcıların mağdur olmaları engellenmeye çalışılmıştır.

### **3.2.2.2. Eşyanın Ambalajsız Veya Yetersiz Ambalajla Taşınması**

Eşyanın ambalajlı ya da ambalajsız taşınması halinde taşınması durumunda taşıyıcının sorumluluğuyla alakalı unsurlar CMR'nin 17. maddesinin f. 4(b) düzenlemesinde yer almaktadır. Bu düzenlemeye göre olması gereken şekilde ambalajlanmamış ya da hiç ambalajı olmayan eşyaların bu durumlar sebebiyle zarar görmesi halinde, taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. Ancak bu sorumluluğun



ortadan kalkması için taşınan eşyaların ambalajlanması gerekli olan eşya niteliğinde olması gerekmektedir (Aydın, 2006: 78).

CMR'nin 10. maddesi kapsamında ambalaj yapılması gereken bir eşyanın ambalajlanmaması ya da ambalajın olması gerektiği gibi yapılmaması durumunda zararın ortaya çıkması durumunda gönderen sorumluluk altına girmektedir. Söz konusu bu düzenlenin geçerli olabilmesi için taşıyıcının ambalajlama hatasını veya ambalajlamanın yapılmadığı taşıma öncesi görüp bu olguları taşıma senedine yazmış olmasına ve eşyayı ihtirazı kaydetmek koşuluyla alması gerekmektedir.

Ambalajın yapılmaması ya da olması gerektiği gibi yapılmaması nedeniyle oluşan zararın sorumluluğunda kurtulmak isteyen taşıyıcı söz konusu bu olguların gerçekliğini ispat etmen durumundadır. Fakat gönderen taraf da ambalajın bulunduğunu ya da ambalajın olması gerektiği gibi yapıldığını ispat hakkına sahiptir (Kaya, 1998: 257).

Görüldüğü gibi ambalajlamanın gönderen sorumluluğu altında olması taşıyıcının sorumluluktan kurtulma şansını sağlamaktadır. Ancak söz konusu ziya ile zararın ambalajın olmaması ya da ambalajlamanın yapılması gerektiği gibi yapılmamasından kaynaklanmış olması gerekmektedir.

### **3.2.2.3. Yükleme, İstif ve Boşaltmanın Hak Sahibince Yapılması**

Taşınacak eşyaların yüklenmesi, istiflenmesi ile boşaltılmasıyla ilgili olarak unsurlar CMR'nin 17. maddesinin f. 4(c) düzenlemesinde yer almaktadır. Bu düzenleme bünyesinde, söz konusu bu işlemlerin gönderen ile gönderilen ya da bu tarafların yardımcıları tarafından gerçekleştirilmesi durumunda zarar veya ziya oluşmuşsa, taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir.

Taşıyıcının kaçınabildiği bu sorumluluk, söz konusu işlemlerin yapıldığı sırada oluşan zarar ya da ziya ile bu işlemlerin etkisiyle ilerleyen dönemlerde ortaya çıkan zarar ya da ziya durumlarında geçerli olacaktır (Aydın, 2006: 80). Yani ziya ya da zararın işlemler sırasında gerçekleşmiş olması gerekli değildir. Ancak söz konusu bu işlemlerin etkisi olması gerekmektedir.

Yüklemeyi, istiflemeyi veya boşaltmayı kim ya da kimler tarafından yapılması gerektiğiyle alakalı kesin bir hüküm bulunmamaktadır. Fakat genel olarak bu unsurlar gönderen ile gönderilenin yapması gereken öğeler olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca bu

değerlendirmenin bir sözleşme kapsamında ele alınması da olası bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Taşıyıcının yükleme, istifleme veya boşaltma işlemlerinden dolayı bir sorumluluğu olmasa da söz konusu bu işlemler yapılırken özenli olma yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu duruma, söz konusu bu işlemler yapılırken aracın kontrol altında tutulması ve araçta teknik bir sorun oluşmaması örneği verilebilir. Eğer taşıyıcı bu olguyu sağlayamazsa taşıyıcının, CMR'nin 17. maddesinin f. 5 düzenlemesi kapsamında zararı gönderen ya da gönderilen tarafla birlikte tazmin etmesi gerekmektedir (Adıgüzel, 2004: 36).

CMR'nin 18. maddesinin f.2 c.1 düzenlemesi kapsamın taşıyıcı yükleme, istif ile boşaltma işlemlerinin gönderen ya da gönderilen tarafça ya da bu tarafların yardımcıları tarafından yapıldığının ispatlarsa sorumluluktan kurtulabilmiş olacaktır. Fakat CMR'nin 18. maddesinin f.2 c.2 düzenlemesine göre taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulabilmesi için, oluşan ziya ya da zararın söz konusu fiillerden kaynaklanmadığının ispat edilememesi bağlı olacaktır (Arkan, 1982: 121).

Yeni Türk Ticaret Kanunu kapsamında yükleme, istif ve boşaltma işleminin kimin tarafından yerine getirileceği açık bir şekilde belirtilmektedir. Bu bakımdan Yeni TTK'nin 863. maddesinin f.1 düzenlemesinde sözleşme kapsamında farklı bir durum belirtilmediği sürece bu işlemlerin gönderen tarafından yapılması gerekmektedir. Ancak taşıyıcının da denetim yükümünün olduğu bu düzenleme içerisinde belirtilmektedir. Burada anlatılmak istenen denetim yükümü CMR kapsamında belirtilen aracın kontrolüyle ilgili olan yükümlü aynı unsurları içermektedir (Adıgüzel, 2007: 1896-1897).

Anlatılanlardan hareketle yükleme, istif ve boşaltma işlemleri kapsamında sorumluluğun genel olarak gönderen ya da gönderilen tarafta olduğunu söylemek mümkün olmaktadır. Taşıyıcı bu işlemler kapsamında yalnızca dikkatli olmak ve gerekli özeni göstermek durumdadır.

#### **3.2.2.4. Eşyanın Doğal Niteliği**

Eşyada çürüme, bozulma, kırılma, paslanma, doğal sebepten oluşan fire benzeri öğelerden dolayı bir zarar ya da ziya oluşmuşsa taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. Bu olgular CMR'nin 17. maddesinin 4(d) düzenlemesi kapsamında yer almaktadır.

Eşyanın niteliğinden kaynaklanan zarar ve ziya belli bir kısıt altında ele alınabilecek bir konu değildir. Bu bakımdan eşyanın niteliğinde olan herhangi unsur söz konusu düzenlemenin kullanılmasını imkan sağlamaktadır.

CMR'nin 17. maddesinin f. 2 düzenlemesinde açıklanan eşyaya özgü kusur ile eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan sorun birbirinin aynısı değildir. Eşyaya özgü kusur, eşyanın taşıma kapsamı altına alınmadan önceki aşamalarda bir takım eksiklikler nedeniyle oluşan sorunları ifade edilmek için kullanılmaktadır. Ancak eşyanın doğal niteliği sonucu oluşan ziya ya da zarar eşyanın kendi niteliklerinden dolayı her an oluşabilecektir. Böyle durumların varlığı söz konusu olduğunda eşyanın sıradan koşullar içerisinde bir takım tedbirlerle taşınıp taşınmadığının kontrol edilmektedir (Adıgüzel, 2004: 38).

Taşıyıcı CMR'nin 18. maddesinin f.2 c.1 düzenlemesi kapsamında sorumluluktan kurtulabilmek için eşyanın doğal niteliğinden kaynaklı olarak ziya ya da zararın oluştuğunu ispat etmek durumundadır. Ayrıca CMR'nin 18. maddesinin f.2 c.2 düzenlemesi kapsamında gönderen ya da gönderilen tarafın zararın doğal nitelikten kaynaklanmadığını ortaya koymaması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilmiş olacaktır.

Taşıyıcının eşyanın doğal niteliğinden dolayı sorumluluktan kurtulmasıyla alakalı bir diğer konu CMR'nin 18. maddesinin f.4 düzenlemesi içerisinde ele alınmıştır. Söz konusu düzenlemeye göre taşıyıcı eşyayı koruyacak niteliklere sahip özel araçlar kullanmaktaysa, söz konusu aracın iyi çalışabilmesi adına yapılması gereken her şeyi yaptığını ispat etmeden CMR'nin 17. maddesinin f. (4) düzenlenmesinden yararlanamayacaktır. Bu durumdan dolayı taşıyıcı eğer özel araçlarla taşıma yapmaktaysa yapması gereken özeni yaptığının ispat etmek durumunda kalmaktadır.

### **3.2.2.5. İşaret Veya Numaraların Yetersiz Veya Yanlış Olması**

İşaret veya numaraların yetersiz olması durumu eşyanın taşındığı paket üzerinde açıklayıcı öğelerin az olması ya da olmaması durumunda kaynaklanmaktadır. Söz konusu bu husus CMR'nin 17. maddesinin f. 4(e) düzenlemesinde ele alınmaktadır. Bu açıdan eşya paketlerinde işaret ya da numaraların yetersiz olmasından dolayı bir zarar ya da ziya oluşursa taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Ayrıca eşya paketlerinin işaretlenmesi ile

numaralandırılması gönderinin sorumluluğundadır (Özdemir, 2006: 255). Bu durumdan dolayı taşıyıcının sorumluluktan kaçınabilmiş olması için, taşıyıcının numaralandırma veya işaretleme faaliyetlerinin içerisinde olmaması gerekmektedir (Özdemir, 2006: 256).

Taşıyıcı CMR'nin 8. maddesinin f.1(a) düzenlemesi kapsamında eşyayı teslim aldığı anda işaret ve numaralarla ilgili olarak kontrol yapma yükümlülüğüne sahiptir. Bu kontrolde söz konusu işaretler ile numaraların taşıma senedine uygun olup olmadığı değerlendirilmektedir. Eğer taşıyıcı söz konusu düzenlemeye uymazsa CMR'nin 9. maddesinin f.1 düzenlemesine göre numaralar ile işaretler taşıma senedine uygun olduğunu söyleyen karine taşıyıcı aleyhine kullanılabilir (Aydın, 2006: 91). Fakat bu karinenin CMR'nin 17. maddesinin f. 4(e) düzenlemesine göre değerlendirilebilmesi pek mümkün olmamaktadır. Söz konusu numaralandırma ve işaretlerin yetersiz olmasından kaynaklanan durumlar teslimatın doğru yere yapılamaması ile yanlış kuruma ya da kişiye teslim söz konusu olduğunda geçerli olmaktadır. Eğer taşıyıcı eşyaları alırken eşyalar üstünden bir kontrol yapmışsa sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyıcının eşyanın numara ve işaretlerinin eşyaya uygun olup olmadığını kontrol etme sorumluluğu bulunmamaktadır (Adıgüzel, 2004: 40). Bunun dışında taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak istiyorsa, ziya ya da hasara neden olan olguların, sözleşme kapsamında bulunduğunu orta koymak durumunda olacaktır.

Buraya kadar anlatılanlara göre işaretleme ve numaralandırma gönderinin sorumluluğunda olduğunu söylememiz mümkün olmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğu ise taşıma sözleşmesi kapsamında belirtilen öğelerin numaralandırma ve işaretlere uygun olup olmadığını kontrol etmiş olmasıdır. Bu bakımdan taşıyıcının eşya içeriğini kontrol etmesi gerekmemektedir. Bu unsurları yerine getiren taşıyıcı sorumluluktan kurtulmuş olmaktadır.

### **3.2.2.6. Canlı Hayvan Taşınması**

Eşya olarak canlı hayvanların taşındığı durumlarda bu hayvanların susuzluk, havasızlık, çeşitli çarpmalar gibi etkenlerden dolayı zarar görmeleri ya da ölmeleri gibi olgular birer risk olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle bu riskler diğer taşımacılık risklerine göre daha fazla gözlemlenmektedir (Arkan, 1987: 116). CMR'nin 17.

maddesinin f. 4(f) düzenlemesinde taşıyıcının söz konusu bu riskten kurtulma seçenekleri düzenlenmiş bulunmaktadır.

CMR'nin 18. maddesinin f. 5 düzenlemesine göre, taşıyıcının söz konusu bu sorumluluktan kurtulma seçeneklerini kullanabilmesi için alması gereken tüm önlemleri aldığını ve yapılması gereken tüm ögelere uymasına rağmen ziya ya da zararın oluştuğunu ortaya koyması gerekmektedir. Taşıyıcı CMR'nin 18. maddesinin f. 2 c.1 düzenlemesi kapsamında alınan tüm önlemlere rağmen ortaya çıkan zararın taşınan unsurun canlı hayvan olması durumundan kaynaklandığını ortaya koyması gerekmektedir. Tasarruf sahibi taraf ziya ya da zararın canlı hayvandan kaynaklı olmadığını ispat edemedikçe taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir (Kaya, 1998: 260).

Görüldüğü gibi canlı hayvanların başlı başına belli riskler içermesi taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına olanak sağlayan ögeler yaratmaktadır. Taşıyıcının burada yapması gereken öge tüm tedbirleri almak ve tüm tedbirleri aldığını göstermek olmaktadır. Bu unsurları sağlayan taşıyıcının sorumluluktan kurtulamaması gibi bir durum söz konusu olmayacaktır.

### **3.2.3. Araçtaki Arızaların Sorumluluktan Kurtuluş Sebebi Olarak İleri Sürülememesi**

Taşıyıcının CMR'nin 17. maddesinin f.3 düzenlemesine göre aracın bozulması ya da taşıyıcı aracı kiralamışsa söz konusu kira sahibinin ya da kira sahibinin yardımcılarının neden olduğu kusurlardan dolayı sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu bakımdan söz konusu bu olgu kusursuz sorumluluk durumunu ifade etmiş olmaktadır. Ziya ve zarar aracının teknik parçalarında oluşan bir bozulmadan kaynaklandığının ispatlanması ve ne tedbir alınırsa alınsın bu bozulmanın oluşacağını gösterilmiş olması taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlamayacaktır (Kaya, 1998: 255).

Kusursuz sorumluluk hali CMR'nin 17. maddesinin f.3 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır. Bu açıdan eğer araçta arıza dışındaki nedenlerden dolayı gecikme ya da zarar oluşmuşsa CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesine göre engellenemez olay olarak değerlendirilmesi mümkündür. Yani araç arızası dışındaki kaçınılmaz nedenler dolayı oluşan ziya daha zararın sorumluluğundan taşıyıcı kurtulabilecektir.

Eşyanın doğal niteliği sebebiyle özel araçlarla taşınması durumunda ve özel donanımı olan araca rağmen eşyada zarar oluşması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir. Burada araç arızası nedeninden kaynaklanan bir durum söz konusu değildir. Zarar eşyanın niteliğini koruyan araç mekanizmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum çerçevesinde taşıyıcı CMR'nin 18. maddesinin f.4 c.2 düzenlemesine dayanmış olmaktadır.

Taşımada kullanılan aracın taşıyıcıya ait olmaması durumunda da taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır. Bu bakımdan taşıyıcının aracın sahibinin kusurlarına dayanması mümkün olmamaktadır.

### **3.2.4. Birlikte Kusur**

Oluşan zarar ya da ortaya çıkan gecikmede, tüm olası durumların taşıyıcıdan kaynaklanmaması mümkündür. Bu açıdan gecikmeye ya da zarara hak sahibinin hatası, kusuru ya da hak sahibi tarafından verilen talimatlar neden olabilecektir. Taşıyıcı ne yaparsa yapsın bu durumlardan kaçınamayacak durumda olabilecektir. Bunun dışında sorumluluk kendisinde olan taşıyıcı CMR'nin 17. maddesinin f.2 ile f.4 düzenlemeleri kapsamında kendine tanınan kurtulma imkanlarını ortaya koymayabilmektedir. Ancak hak sahibi zararın kurtulma imkanlarını sağlayan unsurlara dayanmadığını kanıtlayabilmektedir. Bu durumlardan ötürü gecikmenin veya zararın üzerinde hak sahibinin etkisi olabileceği düşüncesinden hareketle, hak sahibi ile taşıyıcı sorumluluğu CMR'nin 17. maddesinin f.5 düzenlemesine bağlı olarak paylaşabilmektedir.

Taşıma faaliyeti kapsamında oluşan tüm zararların taşıyıcıdan kaynaklandığını söylememiz mümkün değildir. Bu durumla alakalı olarak CMR'de çeşitli olasılıklara yer verilmektedir. Bu olasılıklar göz önünde bulundurularak hak sahibinin neden olduğu hasarı açıklayan Yeni TTK'nin 875. maddesinin f.2 düzenlenmesi ile taşıyıcının neden sorumluluğu açıklayan CMR'nin 17. maddesinin f.5 düzenlenmesinden birlikte yararlanılabilecektir. Bu iki düzenlemeyle sorumluluğun paylaşılması mümkün hale gelmektedir.

Taşıyıcı taşıma sözleşmesi kapsamında hak sahibinin verdiği talimatlara uygun hareket etmekle yükümlü olmaktadır. Bazı durumlarda hak sahibinin verdiği talimatlar taşınan mamullerde hasarın oluşmasına ya da taşımanın gecikmesine neden olmaktadır. Bu

tür durumlarda tüm sorumluluğun taşıyıcı üzerinde kalması taşıyıcının mağdur olmasına sebep verecektir. Bu durumun oluşmaması için sorumluluk hak sahibi ile taşıyıcı arasında paylaştırılmaktadır. Ancak burada unutulmaması gereken nokta sorumluluğun paylaşılmasının taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. Yani taşıyıcının oluşması öngörülen hasarlara izin vermemesi önemli olacaktır.

### **3.3. Talep ve Dava Haklarının Kullanılması**

Eşyanın geciktirilmesinden ya da eşyada zararın olmasından dolayı dava açma hakkına kavuşan kişilerle alakalı olarak düzenlemeler CMR ile uluslararası sözleşmeler kapsamında yer almamaktadır.

Taraflar arası uyuşmazlık durumları söz konusu olduğunda davalı taraf taşıyıcı, davacı taraf ise gönderen olmaktadır. Bu olgu sözleşmenin nisbiliği ilkesine göre düzenlenmektedir. Fakat taşıma sözleşmesi bazı durumlarda üçüncü kişi yararına olabilmektedir. Bu durumlar söz konusu olduğunda ise gönderilen taraf da davacı konumuna erişebilmiş olmaktadır.

Davacı olabilmeye alakalı olarak, taşıyıcıya talimat verme, emir verme ile taşınan eşyaya tasarruf etmeye sahip olma gibi unsurlar göz önünde bulundurulmaktadır. CMR'de açılan davanın hangi mahkemede açılacağı ile davanın ne kadar süre içerisinde açılmasıyla alakalı olarak düzenlemeler yer almaktadır. Söz konusu konuyla alakalı düzenlemeler Yeni Türk Ticaret Kanunu kapsamında da bulunmaktadır.

Taşıma işlemlerinin sözleşmeye dayanması bir takım hukuki yaptırımların olmasına sebep vermektedir. Böylelikle taşıma işlemlerinden dolayı mağduriyeti olan taraflar haklarını mahkemelerde arayabilmektedir. Belirtmek gerekir ki taşıma sözleşmelerinin çoğunluğunda davacı taraf hak sahibi taraf olmaktadır. Davalı ise taşıyıcı olmaktadır.

#### **3.3.1. Davanın Tarafları**

Gönderen taraf, taşıma sözleşmesi ve hukuki çerçeve bakımından dava açma hakkını elinde bulundurmaktadır. Fakat bazen gönderen ile gönderilen arasındaki sözleşmeye bağlı olarak, bazen ise yasal halef durumlarına göre gönderilen taraf da dava açma hakkına erişmiş olmaktadır.

Taşınan eşyayla alakalı tasarruf hakkı konusu CMR'nin 12. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında açıklanmaktadır. Ayrıca aynı maddenin f.2 ile f.3 düzenlemelerinde ise bu hakkın hangi durumlarda gönderen tarafa verileceğinden bahsedilmektedir. Bu düzenlemeler kapsamında gönderilen, bu hakka sevk mektubunun kendisine iletilmesinden sonra erişmektedir. Söz konusu haklara erişen gönderilen ise CMR'nin 13. maddesinin f. 1 düzenlemesine göre taşıma sözleşmesi kapsamında sahip olduğu tüm hakları taşıyıcıdan talep edebilecektir.

Dava taşıyıcıya yönelik açılabilir. Ancak bazı durumlarda taşıma işlemi başkalarına devredilebilmektedir. Taşıma sözleşmesinin devredilmesi durumunda davanın hangi taşıyıcıya açılacağı CMR'nin 36. maddesinde değerlendirilmektedir. Bu maddeye göre hasar, ziya ile gecikme sebebiyle oluşan tazminatların ilk, son taşıyıcı ya da zararın olduğu esnada taşımayı yapan taşıyıcıdan istenmesi mümkün olmaktadır.

Burada belirtmemiz gereken bir diğer öge, ilk taşıyıcının taşıma sözleşmesi yapılan taşıyıcı olduğudur. Son taşıyıcıdan kastedilen ise eşyayı son olarak getiren taşıyıcıdır (Akıncı, 1999: 209). Taşınan eşyalarda taşıma faaliyetleri kapsamında oluşan hasarların, hangi taşıyıcının faaliyetlerinde oluştuğunu belirleyebilmek pek mümkün değildir. Bu durum zararın tespit edildiği andaki taşıyıcı kimse onun sorumlu tutulmasına neden olmaktadır (Yeşilova, 2004: 159-160).

Yeni Türk Ticaret Kanunu kapsamındaki düzenlemelere göre taşıma sözleşmesi kapsamında eşyalarda birtakım zarar ve hasarların oluşması durumunda dava açma hakkı göndere aittir. Taşınan eşya üzerinde tasarruf hakkı, emir verme ve talimat yetkisine sahip olan taraf Yeni TTK'nin 868. maddesinin f.1 düzenlemesine göre gönderendir. Belirtmemiz gerekmektedir ki gönderen ile gönderilen arasında yapılan sözleşme ile yasal halefler gibi konular söz konusu olduğunda gönderilen de dava açma hakkı sahip olmaktadır.

Gönderilene eşyaların teslim edilmesi halinde gönderenin talimat verme ve emir verme yetkileri ortadan kalkmaktadır. Bu durum Yeni TTK'nin 868. maddesinin f.2 düzenlenmesinde açıkça belirtilmektedir. Eşyayı teslim alan gönderilen artık eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olmaktadır. Böylece gönderilen söz konusu maddenin f.1



düzenlemesinde belirtilen tüm hakları taşıyıcıya karşı kullanma hakkına sahip olmuş olmaktadır.

Taşıyıcılar taşıma sözleşmesi kapsamında davanın yöneltildiği taraflar olmaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 796. maddesine göre gönderen aynı zamanda diğer taşıyıcılara da dava hakkın sahip olmaktadır. Çünkü müteakip taşıyıcılar bu maddeye göre bütün borçlardan sorumlu olmaktadır.

Yeni TTK'nin 888. maddesinin f.3 düzenlemesine göre asıl taşıyıcı fiili taşıyıcı görevindedir. Bu bakımdan sorun durumunda dava asıl taşıyıcıya yöneltilecektir. Ancak yapılan düzenlemelerle birlikte asıl taşıyıcı müteselsil sorumlu olarak ele alınabilmektedir. Yani hem asıl taşıyıcıya dava direkt olarak dava açılabilirdiği gibi diğer taşıyıcılara da dava açılabilir.

CMR ile Yeni TTK açısından dava açılan taraf taşıyıcı olmaktadır. Davayı açan taraf ise emir verme, talimat verme ve eşya üzerinde tasarrufta bulunma hakkına sahip taraf olmaktadır. Yani burada önemli olan kıstas, eşya üzerinde karar verme yetkisine sahip olan tarafın davalı olduğudur.

CMR açısından davalı birden fazla taşıyıcı olması durumunda istediği taşıyıcıya dava açabilecektir. Bu durum Yeni TTK kapsamında müteselsil sorumluluk altında değerlendirilmiştir. Bu bakımdan Yeni TTK düzenlemelerine göre davalı borçlu olan taraflardan istediği birine dava açabilecektir. Bulundurdukları düzenlemeler açısından CMR ile Yeni TTK birbiriyle örtüşmektedir.

### **3.3.2. Yetkili Mahkeme**

CMR düzenlemeleri kapsamında hangi mahkemenin yetkili olacağının tespit edilebilmesi için dava kapsamında olan devletlerin CMR'ye dahil olan ülkelerden birisi olması gerekmektedir. Bu durum CMR'nin 31. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır. Taşıma sözleşmeleri içerisinde yetki şartı bulunabileceği gibi, taraflar arasında sorun çıkmasının ardından da yetki sözleşmesi oluşturulabilecektir (Özdemir, 2006: 269).

Taraflar yetkili mahkemeyi belirlememişse, CMR'de belli sayıda olan mahkemelerin seçilmesi söz konusu olacaktır. Belirtmemiz gerekmektedir ki, yetki sözleşmesinin bulunması CMR kapsamında yetkili kılınan mahkemelerin yetkilerini

ortadan kaldırmamaktadır (Gençtürk, 2006: 261). CMR'nin 31. maddesinin f. 1(a) düzenlemesine göre davalı; ikamet ettiği yerdeki, iş yerinin bulunduğu yerdeki veya taşıma sözleşmesine aracılık eden acente ya da şubenin bulunduğu yerdeki devlet mahkemelerinde dava açabilecektir. Aynı maddenin f. 1(b) düzenlemesine göre, taşıyıcının eşyayı ulaştırdığı yer ile teslim aldığı yerdeki devlet mahkemelerinde dava açılabilir.

Belirtmemiz gerekir ki CMR'nin 31. maddesinin f.1 düzenlemesi sadece mahkemeyi belirlemektedir. Yani mahkemenin yargılama yetkisi CMR tarafından ortaya koyulmamaktadır. Bu bakımdan mahkemenin yürüteceği davayla alakalı yetki hukuk kapsamında tespit edilecektir (Akıncı, 1999: 182).

Yeni TTK'nin 890. maddesinin f. 1 düzenlemesine göre tarafların aralarında uyuşmazlığa düşmeleri halinde, uyuşmazlığın çözüme ulaştırılacağı yetkili mahkeme eşyaların teslim alındığı ya da eşyanın teslim edildiği noktalarda bulunan mahkemelerdir.

Bu düzenlemeye göre yabancılık unsuru bulundurmeyen uyuşmazlıkların Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu (HUMK) ve Hukuk Muhakemeleri Kanunu (Y-HMK) kapsamında yetkili mahkemelerde çözüme ulaştırılması gerekmektedir. Taşıma sözleşmeleri kapsamında oluşan uyuşmazlıklarla alakalı olarak Yeni TTK'nin 890. maddesinin f.1 düzenlemesinde yetkiyle ilgili koşullar belirtilmemiştir. Buna bağlı olarak yetkiyle ilgili koşullar HUMK'de yer alan düzenlemeler kapsamında tespit edilmektedir.

Y-HMK'nin 17. maddesinin f.1 düzenlemesine göre tarafların uyuşmazlıklarıyla ilgili olarak bir yetkili merci tespiti söz konusu değilse, taraflar yetki sözleşmesi yapma hakkına sahip olmaktadır. Ayrıca yapılan bu yetki sözleşmesinin geçerli olabilmesi için yazılı olması gerekmektedir (Alangonya, Yıldırım ve Deren-Yıldırım, 2004: 114). Taraflar yetki sözleşmesini uyuşmazlık olmadan önce ya da uyuşmazlık olduktan sonra yapabilmektedirler. Taraflar eğer yetki sözleşmesi yapmamışlarsa Y-HMK'nin 6. maddesinde yer alan düzenlemelerin kullanılması söz konusu olacaktır.

CMR ile Yeni TTK'de davalı eşyanın teslim alındığı ya da eşyanın teslim edildiği noktalarda bulunan mahkemelerde dava açabilmektedir. Bu durum iki yapının bir biriyle uyuşmasına olanak tanımaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki CMR davalıya ikamet ettiği, iş yeri merkezinin bulunduğu ve taşıma sözleşmesinin olduğu yerlerde bulunan

mahkemelerde dava açma yetkisi tanımaktadır. Bu durum davacıya CMR açısından artı bir fayda sağlamış olmaktadır.

CMR ile Yeni TTK tarafların uyuşmazlık öncesinde veya sonrasında yetki sözleşmesi yapabilmelerine imkan tanımaktadır. Bu durum CMR ile Yeni TTK'nin örtüşmesini sağlamaktadır. Ancak Yeni TTK'de yetkiliyle ilgili olarak koşulların tam belirlenmemiş olması uyuşmazlık durumunda Y-HMK'den yararlanılmasını gerektirmektedir. Buraya kadar anlatılanlardan hareketle yetkili mahkemenin belirlenmesinde sağladığı faydaları gözeterek CMR'den yararlanılmasının mantıklı olacağını söylememiz mümkün olacaktır.

### **3.3.3. Talep ve Dava Haklarının Düşmesi**

Taşıyıcı eşyayı kabul etmeden önce kontrol etmesi oldukça önemlidir. Bu açıdan taşıyıcı ile gönderilenin CMR'nin 30. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında eşyayı kontrol etmeden almaları ve eşya hakkında hasar ve ziya ile alakalı bir kayıt tutmamaları halinde, eşya taşıma senedinde anlatılan özellikleriyle kabul edilmiş olarak varsayılacaktır. Söz konusu olgunun kabulünün engellenmesi bakımından gönderilen taraf, zararın dıştan belli olduğu durumlarda teslim esnasında, zararın dıştan belli olmadığı durumlarda izin günleri ile pazar günü dışında teslim tarihini izleyen yedi gün içinde itirazda bulunabilecektir. Dıştan zararın tespit edilemediği hallerde ihtirazın yazılı biçimde yapılması gerekmektedir. İstenen koşulların sağlanması halinde açılan davanın gönderilenin lehine olması olgusunu açığa çıkaracaktır (Adıgüzel, 2003: 206-207).

Gecikme durumu söz konusu olmuşsa ve eşyanın teslimini izleyen 21 gün içinde taşıyıcıya yazılı bildirimde bulunulmamışsa, gönderilenin gecikme dolayısıyla tazminat talep etmesi söz konusu olmayacaktır. Bu olgu CMR'nin 30. maddesinin f.3 düzenlemesinde yer almakta olup "tazminat ödenmez" şeklinde ifade edilmiştir. Bu açıdan bu ifade aynı zamanda dava hakkını da düşürmüş olmaktadır (Gençtürk, 2006: 252). Aynı maddenin f.4 düzenlemesine göre ihbar süresinin belirlenmesinde, teslim edilmesi gereken tarih göz önüne alınmamaktadır. Bu durum ihbar süresinin teslimin ardından hesaplanmasına neden olmaktadır. Gecikme tazminatının alınabilmesi açısından ihbar zorunlu koşuldur. Ayrıca ihbarın yazılı biçimde yapılması gerekmektedir (Gençtürk, 2006: 286).

Yeni TTK'nin 889. maddesinin f.1 düzenlemesine göre gönderilen ya da gönderen kesim eşyayı kontrol etmeden ve eşyanın dışında olan zararlar veya hasarlar dolayısıyla bir ihbarda bulunmadan eşyayı alırsa, eşya taşıma sözleşmesine uygun olarak eşyayı aldığı kabul edilmektedir. Fakat bu durumun aksinin ispatlanması mümkündür. Bu düzenleme kapsamında eşyanın kontrolü CMR'deki gibi taşıyıcı ile yapılmak durumunda değildir. Bu bakımdan gönderilen tek başına da eşyanın kontrolünü yapabilecektir.

Eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olan kişi yukarıda anlatılan olgunun oluşmaması için, Yeni TTK'nin 889. maddesini f. 1 düzenlemesine göre dıştan tespit edilebilen zararlarda alım sırasında, söz konusu maddenin f.2 düzenlemesine göre dıştan belli olmayan zararlarda ise teslim tarihi izleyen yedi gün içinde bildirimde bulunmak durumundadır (Arkan, 2005: 59). Bu durum sayesinde tasarruf hakkına sahip kesim bir dava olması halinde taşıyıcıya karşı avantaj sağlamış olacaktır.

Yeni TTK'nin 889. maddesinin f. 3 düzenlemesine göre tasarruf sahibi, eşyanın geciktirilmesinden dolayı ortaya çıkacak haklardan yararlanmak adına teslim süresinin geçtiğini, eşyanın teslimini izleyen 21 gün içerisinde yazılı biçimde bildirmek durumundadır. Söz konusu bu düzenleme, CMR kapsamında olan düzenlemeyle örtüşmektedir.

İhbarların teslimin ardından geçerli olabilmesi Yeni TTK'nin 889. maddesinin f. 4 düzenlemesinde yazılı şarta bağlanmış durumdadır. Hatırlanacağı gibi CMR'de teslim anında dışardan belli olmayan zararlar söz konusu olduğunda yazılı şart aranmaktaydı, bu bakımdan bu düzenleme CMR ile örtüşmektedir. Bunun dışında CMR kapsamında belirtilen dıştan belli olmayan zararlar ilgili olarak teslimin ardından yedi günlük ihbar süresinde pazar günleri ile tatil günleri bu süre içine katılmamaktaydı, ancak Yeni TTK'de böyle bir düzenleme söz konusu değildir.

Buraya kadar anlatılanlardan hareketle CMR ile Yeni TTK kapsamında eşyaların zararı söz konusu olduğunda ihbarıyla alakalı düzenlemelerinin birbirleriyle uyumunu söylememiz mümkündür. Her iki yapı da eşyaların dıştan zararının belli olup olmamasına göre bildirim sürelerini ayarlamaktadır. Bu konuyla alakalı olarak iki yapının en benzer tarafını zaten bu olgu oluşturmaktadır. Ayrıca her iki yapıda da gecikme söz konusu olduğunda teslimi izleyen 21 gün içinde gecikmeyi bildirmek durumunda olunması bu

yapıların bu düzenlemeler kapsamında örtüştüklerini ortaya koymaktadır. Ancak bu yapılar arasındaki farkı sadece dıştan fark edilen zararın olmadığı durumlarda teslim anından itibaren zarar ihbarın yedi gün içerisinde yapılmasıyla alakalı düzenlemeler oluşturmaktadır. CMR bu yedi güne pazar günü ile izin günlerini katmazken Yeni TTK içerisinde böyle bir düzenleme yer almamaktadır.

#### **3.3.4. Zamanaşımı**

Taşıma sözleşmesi kapsamında ortaya çıkan talep hakları bir yıl içerisinde zaman aşımına uğramaktadır. Söz konusu bu durum, CMR'nin 32. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında yer almaktadır. Ancak belirtmemiz gerekmektedir talep hakkı gecikme, zarar ve ziya konularıyla alakalı değildir. Taşıyıcının, tasarruf sahibinin verdiği talimatlara uymaması, eşya bedeli tahsil etmemesi ve emirlere itiyat etmemesi durumunda söz konusu uygunsuz davranışlarına yönelik olarak tasarruf sahibi bir takım taleplerde bulunma hakkına kavuşacaktır (Adıgüzel, 2003: 216).

Önemli bir diğer husus, zamanaşımı sürelerinin başlangıçlarının tespit edilebilmesidir. Düzenlemeler kapsamında zamanaşımı süresinin başlangıcı sorumluluk durumlarına göre ele alınmaktadır. CMR'nin 32. maddesinin f.1 c. 3(a) düzenlemesinde ziya, gecikme ve hasar durumlarında zamanaşımı süresi eşyaların teslim edildiği tarihten itibaren başlamaktadır. Aynı maddenin f.1 c. 3(b) düzenlemesinde ikili ayırım söz konusudur. Buna göre;

- Tam ziya söz konusu iken eğer eşyanın teslim süresi önceden belirlenmiş ise, teslim süresinin bitmesinden itibaren otuz gün,
- Yine tam ziya söz konusu olduğunda eşyanın teslim süresi önceden belirlenmemiş ise, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı tarihten altmış gün sonrasında zamanaşımı süresi başlamış olmaktadır.

CMR'nin 32. maddesinin f. 1 c. 3(c) düzenlemesine göre yukarıda anlatılanların dışında kalan durumlar için zamanaşımı süresinin başlangıcı, taşıma sözleşmesinin yapıldığı tarihten itibaren üç ayın dolmasıyla birlikte başlamaktadır.

CMR'nin 32. maddesinin f. 1 c.2 düzenlemesine göre, taşıyıcı eğer sakınmadan kasıtlı olarak zarar ya da gecikmeye sebebiyet veriyorsa, dava hakkı ile talep hakları zamanaşımı süresinin başlangıcından itibaren üç yıl içinde kullanılabilir.

Yeni TTK'nin 855. maddesinin f. 1 düzenlenmesinde zamanaşımı, "Dördüncü Kitap hükümlerine tabi taşımalarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarda ise bir yılda zamanaşımına uğrar." biçiminde ifade edilmiştir. Buradan hareketle Dördüncü Kitap düzenlemeleri kapsamında eşya ve bireylerin zararına yönelik olarak zamanaşımı süreleri ortaya konmuş olmaktadır. Fakat burada belirtmemiz gereken olgu talepler söz konusu zararın ve zarara neden olan kişinin tespitinden itibaren bir yıl olduğuyula her durum için edimin yapıldığı tarihten itibaren on yıllık zaman aşımının olduğudur. Bu düzenleme Yeni Türk Borçlar Kanunu kapsamında iki ile on yıl şeklinde ele alınmaktadır.

CMR sistemi dahilinde sadece hasar zıya ile gecikme halleri için kullanılan zamanaşımı süreleri Dördüncü Kitap hükümleri dahilinde istifleme, boşaltma ile yükleme gibi eylemler için de değerlendirilmektedir. Bu durum bu düzenlemenin oluşan zarara bağlı talepler içinde kullanılmasına sebep olmaktadır.

Taşıma faaliyetleri kapsamında yolcu ve insan taşımaları Yeni TTK'nin 855. maddesinin f.2 düzenlenmesinde ayrı biçimlerde ele alınmaktadır. Söz konusu bu düzenleme kapsamında eşya taşımalarında eşyada tam ziya olması ile eşyanın gönderilen teslim edilmiş olması durumunda eşyanın teslim tarihinden itibaren zamanaşımı başlamış olacaktır. Bu düzenleme CMR ile uyum göstermesine rağmen, tam ziya söz konusu olduğunda teslim zamanıyla alakalı olarak bir düzenleme getirilmemiştir. Bu durumdan dolayı Yeni TTK'nin 874. maddesinin f. 1 düzenlemesine yer alan ziya karinesinin kullanılması gerekmektedir. Söz konusu düzenlemeye göre eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesini takip eden yirmi gün içinde teslim olmazsa eşya ziyaa şeklinde değerlendirilecektir. Bu durumdan dolayı tam ziya olması durumunda zamanaşımı süresi, teslim süresi açısından tespit edilen sürenin 21 gün sonrasında başlamış olacaktır.

Gecikme durumu Yeni TTK'nin 855. maddesinin f.2 düzenlemesinde yer almamıştır. Ancak bu düzenleme içerisinde gönderilen teslimin belirtilmiş olması gecikme durumunu anlatmak istediği şeklinde kabul edilebilecektir. Bu düzenleme içerisinde gecikmeyle alakalı bir unsurun yer alması yorumlamanın kolaylaşması açısından daha mantıklı olacaktır.

Taşıyıcının kasti davranışı gecikmeye ya da eşyada zarara neden olmuşsa, Yeni TTK'nin 855. maddesinin f. 5 düzenlemesine göre talep ile dava hakları zamanaşımı süresinin başlamasının ardından üç yıl içerisinde kullanılabilir.

### **3.3.5. Rücu Hakkı**

Taşıma eyleminin bir sözleşme kapsamında birden fazla taşıyıcı aracılığıyla yerine getirilmesi durumlarında, tazminat ödemek durumunda kalan taşıyıcı CMR'nin 37. maddesinin f.1 düzenlemesine göre ödemiş olduğu tazminatı düzenleme kapsamında yer alan koşullara göre, taşıma eyleminde yer alan diğer taşıyıcılara rücu ederek temin edebilecektir (Yeşilova, 2004: 163-164).

Ancak belirtmemiz gerekmektedir ki CMR'nin 37. maddesinin f. 1(a) düzenlemesine göre eşya üzerinde zarara neden olan taşıyıcı tazminatı tek başına ödemek durumunda olacaktır. Aynı maddenin f.1(b) düzenlemesine göre ise zarara birçok taşıyıcı sebep olmuşsa, zarara sebep olan taşıyıcılar yaptıkları kusurun oranına göre tazminat ödemek durumundadırlar.

Eğer taşıyıcıların kusur oranları belirlenemezse, taşıma ücreti kapsamında edindikleri paya göre ödeme yapmak durumunda olurlar. Söz konusu maddenin f. 1(c) düzenlemesine göre zarara neden olan taşıyıcının tespit edilememesi durumunda, taşıyıcıların hepsi aldıkları taşıma ücretleri oranında zarara katılmak durumdadırlar. Söz konusu bu düzenlemeler aynı zamanda gecikme sonucunda oluşan zarar içinde geçerli olarak kabul görmektedir (Akıncı, 1999: 213).

CMR'nin 37. maddesinin f. 2 düzenlemesi kapsamında rücu davalarında yetkili mahkeme, taşıma faaliyetini yürüten taşıyıcılardan herhangi birinin asıl iş yeri merkezi, yerleşim yeri ya da söz konusu sözleşmenin yapılmış olduğu acente ya da şubenin sınırları içerisinde olan devlet mahkemeleridir. Burada unutulmaması gereken nokta davanın bütün taşıyıcılara açılabilirdir.

CMR'nin 32. maddesi kapsamında ele alınan zamanaşımı süreleri rücu davaları kapsamında da kullanılmaktadır. Fakat zamanaşımını sürelerinin başlangıcı rücu davalarında farklılık göstermektedir. Buna göre rücu davalarında zamanaşımı süresinin başlangıç süresi CMR'nin 39. maddesinin f. 4 düzenlemesine göre ele alınmaktadır. Buna

göre zamanaşımı süresi mahkemenin tazminat ödenmesini kararlaştırması ya da kararın olmadığı durumlarda ise, tazminatın ödenmesi itibariyle başlayacaktır.

Yeni TTK'nin 855. maddesinin f. 1 düzenleme kapsamında yer alan zamanaşımı süreleri rücu davaları kapsamında kullanılmaktadır. Fakat burada zamanaşımı sürelerinin başlangıç sürelerini tespitinde bir farklılık söz konusudur.

Zamanaşımı Yeni TTK'nin 855. maddesinin f. 3 düzenlemesine göre rücu alacağı olan taşıyıcının bildirimde olması koşuluyla birlikte, rücu ödemek durumunda olan taşıyıcının borcunu öğrendiği tarihten itibaren üç ay içinde ya da rücu ödemesi kararının mahkeme tarafından verilmesi ya da tazminatın ödenmesinden itibaren başlamış olacaktır.

### **3.4. Taşıma Sözleşmesinde Yer Alan Sorumsuzluk Kayıtları**

Uluslararası alanda yapılmış taşıma sözleşmeleri genel itibariyle milletlerarası sözleşmelere dayanmaları bakımından emredici nitelikler barındırmaktadırlar. Söz konusu bu durum CMR'nin 41. maddesinin f. 1 c.1 düzenlemesi kapsamında da belirtilmektedir. Bu düzenlemeye göre sözleşme hükümlerini ihlal eden tüm şartların hükümsüz olarak görülmesi söz konusu olmaktadır. Bu durum tarafların kendi kafalarına göre taşıma sözleşmesine emredici kurallar dışında ibareler eklemelerine engel olacaktır. Yani emredici kurallara uymayan unsurlar eklense dahi bunlar geçersiz olacaktır. CMR'nin 41. maddesinin f.1 c.2 düzenlemesi kapsamında geçersizlik hali sadece aykırı koşulların olmasına bağlıdır. Yani sadece aykırı öğeler geçersiz olurken, diğer öğeler geçerliliğini koruyacaktır.

CMR açısından taşıma sözleşmesi yapılmadan önce sorumsuzluk anlaşması yapılması geçersiz olduğu gibi taşıyıcının sorumluluğu oluşmadan önce de yapılan sorumsuzluk anlaşması da geçersiz olmaktadır. Fakat anlaşmanın sorumluluğunu meydana getiren vakanın oluşmasının ardından sorumsuzluk anlaşmasının yapılmasında bir sakınca bulunmamaktadır (Özdemir, 2007: 122).

Sözleşme hükümlerinin emrediciliğiyle ilgili olarak CMR'nin 40. maddesi saklı hüküm olarak tutulmaktadır. Söz konusu saklı tutulan bu hükümle beraber çok sayıda taşıyıcının olduğu taşıma işlemlerinde CMR'nin 37. ile 38. maddelerinde ele alınan rücu ilişkilerinde ele alınan yapıdan farklı düzenleme sağlanmış olmaktadır. Bu hüküm çerçevesinde rücu ilişkileri kendi aralarında bağlayıcı olmaktadır. Yani eşyayla alakalı olan



tarafa sorumlulukla ilgili bir değişiklik yapılmasına olanak verilmemektedir (Özdemir, 2007: 124-125).

Sorumluluk sınırlarının taşıyıcı lehine değiştirilmesinin imkanı bulunmamaktadır. Fakat CMR kapsamında yer alan emredici hükümlerin yine bu yapıda yer alan kimi istisnai durumlar ortadan kaldırılabildiğinden dolayı sorumluluğun artırılması mümkün olmaktadır. Bu duruma örnek olarak CMR'nin 24 ile 26. maddeleri kapsamında koşulların yerine getirilmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırlarının genişletilebilmesi gösterilebilecektir (Özdemir, 2007: 147).

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 854. maddesine göre taşıyıcılarının devletin onayıyla gerçekleştirebildikleri taşıma işlemlerinde, taşıma işletmesi olmalarından dolayı sahip oldukları sorumlulukların önceden kaldırılması ya da daha kolay hale getirilmesiyle alakalı sözleşme içerisinde yer alan hükümlerin tamamı geçersiz olmaktadır. Bu bakımdan Y-TBK'nin 27. maddesinin f.2 düzenlemesine göre geçersizlik sadece hükümlere aykırı olan şartlar açısından kullanılabilir. Yani aykırılık içermeyen unsurların kullanımı devam etmektedir.

TTK'nin 766. maddesi bu Yeni TTK'nin 854. maddesinin kaynağı niteliğindedir. Bu 766. maddeye göre taşıyıcı üzerinde olan sorumlulukları önceden ortadan kaldıran ya da sorumlulukları azaltan tüm öğeler hükümsüz olmaktadır (Arkan, 1982: 140-145). Bu durum, Y-TBK'nin 115. maddesinin f. 3 düzenlemesine göre taşıma sözleşmelerinde hafif ihmalde kabul gören sorumsuzluk anlaşmalarının da kullanılamamasına neden olacaktır. Fakat zarar oluşursa sorumsuzluk anlaşması yapılabilmektedir (Arkan, 1982: 145).

## SONUÇ

Uluslararası alanda gerçekleşmekte olan eşya taşımacılığında, en fazla tercih edilen taşıma şekli kara yolu aracılığıyla gerçekleşen taşımadır. Uluslararası kara yolu taşımacılığında genellikle taşıma konusu eşyanın ziya veya hasara uğraması ile eşyanın teslimi gereken sürede ilgisine ulaştırılmamasına ilişkin konular eşyanın gönderildiği ve gönderileceği yer olmak üzere iki ayrı devlet hukukunda farklı şekillerde değerlendirilebilmektedir. Bu durum devletler arasında çeşitli uyuşmazlıklara neden olmaktadır. Bu uyuşmazlıkların giderilmesi ve uluslararası karayolu taşımacılığında standartların getirilmesi amacıyla CMR olarak bilinen Milletlerarası Sözleşme düzenlenmiştir.

- Çalışma kapsamında kara yolu taşımacılığında CMR'ye göre taşıyıcının sorumluluğunun sınırına ilişkin elde edilen bilgileri şu şekilde özetlemek mümkündür:
- Eşyalarda zararların oluşması durumunda taşıyıcı söz konusu bu zararı nakit olarak ödemek durumundadır. Yani burada taşıyıcının yaptığı ödeme zararı telafi etmektedir. Zarar söz konusu olduğunda kullanılacak ilk unsur borsa fiyatıdır. Borsa fiyatıyla ilgili önemli bir unsur taşıyıcının eşyayı aldığı yerde benzer cinsten eşyanın borsa kapsamında işlem görüp görmediği olmaktadır.
- Tazminatın tespitinde tam ziya ya da kısmi ziyanın tespit edilmesi oldukça önemlidir. Bu bakımdan tazminat söz konusu olduğunda tam ziya tüm eşya için tazminat söz konusu olurken, kısmi ziyada ziya olan kısım kadar tazminat söz konusu olmaktadır. Eşyalarda kısmi zarar olmasına rağmen eşyaların tamamında değer düşüklüğü söz konusu olmaktadır. Bu durum altında bütün eşyalara göre tazminatın hesaplanması söz konusu olmaktadır
- Uluslararası taşıma sözleşmeleri kapsamında taşıyıcının yükümlülüğü oluşan zararın belli sınırlar halinde ödenmesidir. Ancak bu sınırla alakalı olarak taşıyıcının işine yarayacak bir azaltma söz konusu olmazken kimi hallerde bu sınırın

yükseltilmesi mümkün olmaktadır. Gönderen ve taşıyıcı aralarında anlaşırca CMR'nin 24. maddesi kapsamında taşıma ücretine ekstradan bir ücret ödenmesi koşuluyla, CMR'nin 23. maddesinin f.3 düzenlemesinde belirtilen değer üzerinde bir değeri taşıma senedi bünyesine kaydedilebilecektir.

- Taşıma tazminatıyla alakalı bir diğer istisna CMR'nin 26. maddesi kapsamında belirtilmektedir. Söz konusu düzenleme kapsamında gönderen taraf gecikme, hasar ya da ziya durumu söz konusu olduğunda taşıma ücretine ilave ücret karşılığında teslimde özel yararı olduğunu senet kapsamında belirtebilecektir.
- Kast veya kast olarak değerlendirilen unsurlar CMR'nin 29. maddesinin f.1 düzenlemesine göre, CMR'nin 23 ile 29. maddeleri kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu azaltan ya da ispat yükümlülüğü ortadan kaldıran uygulamalardan yararlanabilmesi mümkün değildir. Bu bakımdan kast taşıyıcıya bir sorumluluk yüklemiş olmaktadır. Zararın olabileceğini öngörerek hareket etmek olarak değerlendirilen pervasızca hareket kavramı, kasta eş değer kusur biçiminde ele alınması gerektiğiyle düşünceler bulunmaktadır. Buna göre pervasızca hareketin CMR'nin 29. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında ele alınan kasta eş değer kusur kavramıyla örtüştüğü söylenmektedir.
- Taşınan mallar üzerinde tasarruf hakkına sahip taraf gecikme nedeniyle zarara uğradığını CMR'nin 23. maddesinin f.5 düzenlemesi açısından ispat edebilmelidir. Eğer söz konusu ispat yapılabılırsa tazminatı ödenmesi söz konusu olacaktır. Ancak bu tazminat ancak taşıyıcı taşıma ücreti ile sınırlı olacaktır. Söz konusu bu ücret ise taşıma fiilinin ne kadar süreceğine bağlı olarak belirlenmektedir. Tazminatın üst sınırının yükseltilmesi ancak CMR'nin 26. maddesine göre tarafların aralarında anlaşmasıyla mümkündür. Ayrıca söz konusu anlaşma kapsamında belirlenen öğelerin taşıma senedine yazılması gerekmektedir.
- Tazminat hakkı kazanmış taraf eğer isterse faiz isteğinde bulunabilmektedir. Bu durum CMR'nin 27. maddesinin f. 1 düzenlenmesinde ele alınmıştır. Tazminat hakkına sahip tarafın isteyebileceği faiz miktarı yıllık olarak %5'dir. Faizin başlangıç tarihi tazminat talep eden tarafın yazılı biçimde faiz talep ettiği tarih olarak alınmaktadır.

- CMR'nin 17. maddesi kapsamında eşya hasarı ve gecikmesinden dolayı taşıyıcının yüklenmek durumunda kalacağı sorumluluktan kaçınabilmek adına bir takım düzenlemeler bulunmaktadır. Bu madde içerisinde sorumluluktan kurtulma nedenleri iki biçimde ele alınmaktadır.
- Hak sahibinin kusurluğu olduğu durumlarda CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesine taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilmektedir. Bu bakımdan burada taşıyıcı dışında kusurlu olabilecek iki kesim bulunmaktadır. Bunlar; gönderen kesim ile gönderilen kesimdir. Bu kesimlerin yardımcılarının kusurlu olması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kaçınmış olacaktır.
- Gecikme ile ziya-hasar gibi unsurlar hak sahibinin verdiği talimatlar sebebiyle oluşmuşsa, taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir. Bu olgu CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesi kapsamında ele alınmıştır. Taşıyıcı hak sahibi tarafından sunulan tüm talimatlara uymak durumunda değildir. Burada hak sahibinin verdiği talimatın kanunları ihlal etmemesi gerekmektedir.
- Gecikme ile ziya-hasar eğer taşınan eşyanın kendinde olan kusur nedenlere dayanmaktaysa taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir. Bu öge CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesinde yer almaktadır. Eşyaya özgü kusur, eşyanın kendisinde bulunan birtakım öğelerle, taşınan eşyaya benzer eşyalarla kıyaslandığında ayıplı olma durumunu açıklamaktadır.
- Gecikme ile ziya-hasar eğer taşıyıcının olmasını engelleyemeyeceği ve kaçınılması mümkün bir olay neticesinde oluşuyorsa taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir. Bu öge CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır. Çoğunlukla yoldaki aksaklıklar, hava koşullarında meydana gelen değişimler benzeri olgular engellenemez olaylar olarak ele alınmamaktadır.
- CMR'nin 17. maddesinin f. 4(a) düzenlemesi kapsamında taşımayı yaptıran tarafların istemeleri ve bu isteklerini taşıma senedinde belirtmeleri halinde eşyaların açık araçta taşınması söz konusu olacaktır. Açık araçla anlatılmak istenen olgu araçların üstlerinin bir örtü vasıtasıyla kapatılmamış olmasıdır.
- Eşyanın ambalajlı ya da ambalajsız taşınması halinde taşınması durumunda taşıyıcının sorumluluğuyla alakalı unsurlar CMR'nin 17. maddesinin f. 4(b) düzenlemesinde yer almaktadır. Bu düzenlemeye göre olması gereken şekilde

ambalajlanmamış ya da hiç ambalajı olmayan eşyaların bu durumlar sebebiyle zarar görmesi halinde, taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. CMR'nin 10. maddesi kapsamında ambalaj yapılması gereken bir eşyanın ambalajlanmaması ya da ambalajın olması gerektiği gibi yapılmaması durumunda zararın ortaya çıkması durumunda gönderen sorumluluk altına girmektedir.

- Taşınacak eşyaların yüklenmesi, istiflenmesi ile boşaltılmasıyla ilgili olarak unsurlar CMR'nin 17. maddesinin f. 4(c) düzenlemesinde yer almaktadır. Bu düzenleme bünyesinde, söz konusu bu işlemlerin gönderen ile gönderilen ya da bu tarafların yardımcıları tarafından gerçekleştirilmesi durumunda zarar veya ziya oluşmuşsa, taşıyıcı sorumluluktan kaçınabilecektir. Taşıyıcının yükleme, istifleme veya boşaltma işlemlerinden dolayı bir sorumluluğu olmasa da söz konusu bu işlemler yapılırken özenli olma yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu duruma, söz konusu bu işlemler yapılırken aracın kontrol altında tutulması ve araçta teknik bir sorun oluşmaması örneği verilebilir.
- Eşyada çürüme, bozulma, kırılma, paslanma, doğal sebepten oluşan fire benzeri öğelerden dolayı bir zarar ya da ziya oluşmuşsa taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. Bu olgular CMR'nin 17. maddesinin 4(d) düzenlemesi kapsamında yer almaktadır.
- İşaret veya numaraların yetersiz olması durumu eşyanın taşındığı paket üzerinde açıklayıcı öğelerin az olması ya da olmaması durumunda kaynaklanmaktadır. Söz konusu bu husus CMR'nin 17. maddesinin f. 4(e) düzenlemesinde ele alınmaktadır. Bu açıdan eşya paketlerinde işaret ya da numaraların yetersiz olmasından dolayı bir zarar ya da ziya oluşursa taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Taşıyıcı CMR'nin 8. maddesinin f.1(a) düzenlemesi kapsamında eşyayı teslim aldığı anda işaret ve numaralarla ilgili olarak kontrol yapma yükümlülüğüne sahiptir. Bu kontrolde söz konusu işaretler ile numaraların taşıma senedine uygun olup olmadığı değerlendirilmektedir.
- Eşya olarak canlı hayvanların taşındığı durumlarda bu hayvanların susuzluk, havasızlık, çeşitli çarpmalar gibi etkenlerden dolayı zarar görmeleri ya da ölmeleri gibi olgular birer risk olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle bu riskler diğer taşımacılık risklerine göre daha fazla gözlemlenmektedir.

- Taşıyıcının CMR'nin 17. maddesinin f.3 düzenlemesine göre aracın bozulması ya da taşıyıcı aracı kiralamışsa söz konusu kira sahibinin ya da kira sahibinin yardımcılarının neden olduğu kusurlardan dolayı sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu bakımdan söz konusu bu olgu kusursuz sorumluluk durumunu ifade etmiş olmaktadır. Kusursuz sorumluluk hali CMR'nin 17. maddesinin f.3 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır. Bu açıdan eğer araçta arıza dışındaki nedenlerden dolayı gecikme ya da zarar oluşmuşsa CMR'nin 17. maddesinin f.2 düzenlemesine göre engellenemez olay olarak değerlendirilmesi mümkündür.
- Taşıyıcı ne yaparsa yapsın bu durumlardan kaçınamayacak durumda olabilecektir. Bunun dışında sorumluluk kendisinde olan taşıyıcı CMR'nin 17. maddesinin f.2 ile f.4 düzenlemeleri kapsamında kendine tanınan kurtulma imkanlarını ortaya koymayabilmektedir. Ancak hak sahibi zararın kurtulma imkanlarını sağlayan unsurlara dayanmadığını kanıtlayabilmektedir.
- Taraflar arası uyumsuzluk durumları söz konusu olduğunda davalı taraf taşıyıcı, davacı taraf ise gönderen olmaktadır. Bu olgu sözleşmenin nisbiliği ilkesine göre düzenlenmektedir. Fakat taşıma sözleşmesi bazı durumlarda üçüncü kişi yararına olabilmektedir. Bu durumlar söz konusu olduğunda ise gönderilen taraf da davacı konumuna erişebilmiş olmaktadır.
- Taşınan eşyayla alakalı tasarruf hakkı konusu CMR'nin 12. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında açıklanmaktadır. Ayrıca aynı maddenin f.2 ile f.3 düzenlemelerinde ise bu hakkın hangi durumlarda gönderen tarafa verileceğinden bahsedilmektedir. Bu düzenlemeler kapsamında gönderilen, bu hakka sevk mektubunun kendisine iletilmesinden sonra erişmektedir.
- CMR düzenlemeleri kapsamında hangi mahkemenin yetkili olacağının tespit edilebilmesi için dava kapsamında olan devletlerin CMR'ye dahil olan ülkelerden birisi olması gerekmektedir. Bu durum CMR'nin 31. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında ele alınmaktadır.
- CMR'nin 30. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında eşyayı kontrol etmeden almaları ve eşya hakkında hasar ve ziya ile alakalı bir kayıt tutmamaları halinde, eşya taşıma senedinde anlatılan özellikleriyle kabul edilmiş olarak varsayılacaktır.

Söz konusu olgunun kabulünün engellenmesi bakımından gönderilen taraf, zararın dıştan belli olduğu durumlarda teslim esnasında, zararın dıştan belli olmadığı durumlarda izin günleri ile pazar günü dışında teslim tarihini izleyen yedi gün içinde itirazda bulunabilecektir.

- Taşıma sözleşmesi kapsamında ortaya çıkan talep hakları bir yıl içerisinde zaman aşımına uğramaktadır. Söz konusu bu olgu CMR'nin 32. maddesinin f.1 düzenlemesi kapsamında yer almaktadır. Ancak belirtmemiz gerekmektedir talep hakkı gecikme, zarar ve ziya konularıyla alakalı değildir.
- Taşıma eyleminin bir sözleşme kapsamında birden fazla taşıyıcı aracılığıyla yerine getirilmesi durumlarında, tazminat ödemek durumunda kalan taşıyıcı CMR'nin 37. maddesinin f.1 düzenlemesine göre ödemiş olduğu tazminatı düzenleme kapsamında yer alan koşullara göre, taşıma eyleminde yer alan diğer taşıyıcılara rücu ederek temin edebilecektir. CMR'nin 37. maddesinin f. 1(a) düzenlemesine göre eşya üzerinde zarara neden olan taşıyıcı tazminatı tek başına ödemek durumunda olacaktır. Aynı maddenin f.1(b) düzenlemesine göre ise zarara birçok taşıyıcı sebep olmuşsa, zarara sebep olan taşıyıcılar yaptıkları kusurun oranına göre tazminat ödemek durumundadırlar.
- Uluslararası alanda yapılmış taşıma sözleşmeleri genel itibarıyla milletlerarası sözleşmelere dayanmaları bakımından emredici nitelikler barındırmaktadırlar. Söz konusu bu durum CMR'nin 41. maddesinin f. 1 c.1 düzenlemesi kapsamında da belirtilmektedir. Bu düzenlemeye göre sözleşme hükümlerini ihlal eden tüm şartların hükümsüz olarak görülmesi söz konusu olmaktadır. Bu durum tarafların kendi kafalarına göre taşıma sözleşmesine emredici kurallar dışında ibareler eklemelerine engel olacaktır.

## KAYNAKÇA

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. 19-44

Adıgüzel B. (2007). Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Sorumluluğu Üzerine Hükümler, LMHD, C. 3, S. 32, (Ağustos), s. 1875-1905

Akıncı Z. (1999). Kara yolu ile Milletler arası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara.

Akıncı Z. (1999). Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara

Akiprik 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. 1-4.

Arkan S.(1982). Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 140, Ankara 1982

Arkan S.(1987). Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar–CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme-Batider, C. XIV, S. 2, s. 27–38

Arkan S.(1988), CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.



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. 43-60

Artuk M. E., Gökçen A., Yenidünya A. C. (2007). Ceza Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi, 3. Bası, Ankara.

Atamer K. (2009). İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2008- 2009 Bahar Dönemi, Law 588 Ders Notları

Aydın A (2002). CMR ye Göre Taşıyıcının Ziya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul.

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. 755-772

Can M. (2004), 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar, GÜHFD, C.IX, S. 1-2, (Haziran-Aralık), s. 11-65

Coşgun Ö. K. (2003), Kara ve Deniz Yolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Beta Yayınevi, İstanbul.

Dirican G. (2007), Yardımcı Şahıslarının-Alt ve Müteakip Taşıyıcıların Fiilleri Dolayısıyla

Erdil E. (2007). CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul.

Gençtürk M. (2006), Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul.

Kahya M. (2007) Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları, İstanbul.

Karan H. (2001), Yargıtay'ın CMR'nin 27/1 Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, S. XVIII, Ankara.

Kaya A. (1998), Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No. 715, İstanbul.

Kaya A. (2007). CMR Sigortası, Ergon A. ÇETİNGİL ve Rayegân KENDER'e 50. yıl Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, s: 807-819, İstanbul.

Kaya, A. (2007). Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası , C. LVI, S. 1-4, s: 239-267. İstanbul.

Kender R. (2001) Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, İstanbul.

Kendigelen A., Aydın A. (2001), Bibliyografyalı- Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul.

Kubilay H (2003). Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, İzmir.

Omağ M.K. (1985). Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu, İstanbul.

Özdemir Turkey (2006), Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul.

Özlem G. (2006), Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri, Prof. Dr. Özer Seliçi'ye Armağan, Ankara.

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.

Seven V. (2005). Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlı Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları, LMUIİHD, (Eylül), S. 1, s. 51-57

Seven V. (2006), Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi, LHD, Y. 4, S. 38, (Şubat), s. 447-460

Seven V. (2009). Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. 3, Yetkin Yayınları.

Sözer B. (2006), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri

Şamlı K. Y. (2008), Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul.

Taşıyıcının Sorumluluğu (CMR m. 3, m. 34-TTK m. 782, m. 784), Mal ÜHFD, Prof. Dr. Aydın AYBAY'a Armağan, Y. S. 1, s. 381-399

Ulaş I. (2002) Uygulamalı Sigorta Hukuku, Ankara.

Uslu M. (2007), Ara Taşıyıcıların, Asıl Taşıyıcıya Karşı Gecikmeden Doğan Sorumluluklarının CMR Hükümleri Çerçevesinde Kapsamı ve Sınırları, THD, Kasım, S. 15, s. 33-47

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

Ülgen H. (1997), Taşıma Hukuku, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayın No. 714.

Ülgen H. (2005), Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıma Hukuku ve Sigorta Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar, HPD, S. 4 (Ağustos), s. 25-31

Ünan, S. (1998) İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko, (Sorumluluk Sigortası). İstanbul.

Yazıcıoğlu E. (2000), Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul.

Yeşilova E. (2004), Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, (CMR Madde 3, 34), Ankara.

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



## EKLER

### Ek-1: CMR Konvansiyonu

## ÖN BİLGİ

"Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma" (Convention Relative au Contral de Transport International de Marchandises par Route) kısa adıyla "CMR" olarak anılır ve bilinir. CMR anlaşması bir malın uluslararası taşınması periyodunda göreceği zarar, ziyan, kayıp ve gecikmelerinden Gönderici - Taşıyıcı- Alıcı arasındaki sorumlulukları saptayan yükümlülükleri belirleyen bir konvansiyondur.

CMR anlaşmasının kendisi bir sigorta değil uluslararası karayoluyla mal taşınmasında hakları ve yükümlülükleri belirleyen Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın yönetim ve gözetiminde uygulaması sağlanan çok uluslu bir anlaşmadır.

CMR konvansiyonuna taraf ülkelerden birine ve/veya bu ülkelere eşya taşınması halinde diğer ülke konvansiyona taraf olsun veya olmasın, taşımacının milliyetine bakılmaksızın anlaşmada öngörülen ve taşımacıya yüklenen yükümlülükler geçerlidir. Bu nedenle Avrupa'dan ve/veya Avrupa'ya taşıma yapan Türk taşımacıları zaman zaman gerek yük bulmada ve gerekse bir zarar ziyan halinde güçlüklerle karşılaşabilmektedirler. Bunun dışında Türkiye'nin konvansiyonun dışında bulunması Türk taşımacısının prestijini zedeleyici bir rol oynamaktadır.

19 Mayıs 1956 tarihinde Cenevre'de tanzim edilen CMR metni 31 Ağustos 1956 günü Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sunulmuştur.

# **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.

### **I. BÖLÜM UYGULAMA 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, kara yolu 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, kara yolu ve diğer taşıtlar ile taşıma yapan kimse iki ayrı kişi gibi işlem görür.

## II. BÖLÜM TAŞIMACININ 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. BÖLÜM TAŞIMA 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 gerekliliği, 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 teslim kademeye 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 ilâştirecek 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 kaybindan 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 ziyarı ödemelidir.
  - b) Bu talimatın yerine getirilmesi onları yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalı ve taşımacının normal işlerine engel olmalı, ne de 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 getirmeyen 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 istemediği takdirde 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 kaybaldığı saptanın 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 mektubu ile 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. BÖLÜM TAŞIMACININ 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 yapıyorsa, 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 ne de 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 geğer.

#### **MADDE 25**

1. Zarar ve ziyan olayında taşımacı, y¼k¼n madde 23 paragraf 1, 2 ve 4 gereğince belirlenen değerine g¼re hesaplanmış kıymetten d¼řme karşılığı olan bedeli ¼der.
2. Geręekte tazminat şu miktarları aşamaz:
  - a) Eğer g¼nderilen malın tamamı hasara uğramış ise, tamamı kaybolduğunda ¼denmesi gereken miktar.
  - b) Eğer g¼nderilen y¼k¼n bir kısmı hasara uğramış ise, eksilen kısmı için ¼denmesi gereken miktar.

#### **MADDE 26**

1. Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman s¼resinin aşılması halinde g¼nderici, belirlenecek bu ¼cret ¼denmesi karşılığında, teslim s¼resi için ¼denecek ¼zel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.
2. Teslim s¼resi için ¼zel bir faiz ¼deneceęi beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25. maddelerde ¼ng¼r¼len tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve ziyan için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir.

#### **MADDE 27**

1. Hak sahibi ¼denecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda % 5 ¼zerinden hesap edilecek bu faiz, ¼deme isteğinin yazılı olarak taşımacıya g¼nderildięi tarihten başlar. B¼yle bir istekte bulunmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.
2. Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ¼demenin istendiği ¼lke parası ile ifade edilmediği zaman, s¼z konusu tazminatın o ¼lke parasına çevrilmesi, ¼demenin yapılacağı g¼n ve yerde uygulanan kura g¼re saptanır.

#### **MADDE 28**

1. Y¼r¼rl¼kte olan yasaya g¼re, bu anlaşmaya g¼re yapılan taşımadan oluşan zarar, ziyan veya gecikme, s¼zleřme dışı bir isteme yol açtığı hallerde taşımacı sorumluluğu dışında veya ¼deyeceęi tazminatı tespit yahut da sınırlayan bu anlaşma h¼k¼mlerinden yararlanabilir.
2. Madde 23'de belirtilen koşullara g¼re taşımacının sorumlu olduğu kişilerden birinin zarar ve ziyan veya gecikmeden dolayı, s¼zleřme dışı sorumluluğu s¼z konusu olduğu hallerde, bu kişi taşımacının sorumluluğunu dışlayan veya ¼deyeceęi tazminatı tespit yahut da sınırlayan anlaşma h¼k¼mlerinden yararlanabilir.

#### **MADDE 29**

1. Hasar, taşımacının kendi k¼t¼ hareketinden veya davaya bakan mahkemenin karar ile isteyerek k¼t¼ harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu dışlayan veya sınırlayan yahut da kanıt y¼k¼n¼ karşı tarafa y¼kleyen bu maddenin h¼k¼mlerinden yararlanamaz.
2. Bilerek k¼t¼ hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından yahut da taşıma içinde kullanıldığı başka kişiler tarafından g¼revleri sırasında işlenmiş ise, aynı h¼k¼m uygulanır. Bundan başka, b¼yle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler, kişisel sorumlulukları y¼n¼nden 1.ci paragrafta belirtilen bu b¼l¼m h¼k¼mlerinden yararlanamazlar.

### **v. B¼L¼M İSTEM VE DAVALAR**

#### **MADDE 30**

1. Alıca, 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 paragrafta 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 alınıldığını cevap 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. BÖLÜM TAŞIMACILAR TARAFINDAN ORTAKLAŞA YAPILAN TAŞIMALARLA İLGİLİ HÜKÜMLER**

#### **MADDE 34**

Tek bir anlaşmayla düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın 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 filinden 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 bağitlayacağı 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 kanıtlama 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 ülkeler de 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 ülkelere 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.

