

ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİMDALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

CMR SİGORTASI

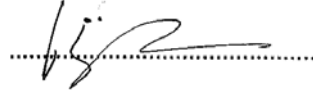
TEZ DANIŞMANI  
PROF.DR.FIRAT ÖZTAN

HAZIRLAYAN  
AYŞEGÜL GİZEM KARGI

ANKARA  
2011

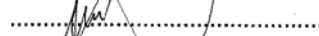
AYŞEGÜL GİZEM KARGI tarafından hazırlanan CMR SİGORTASI adlı bu tez tarafımdan incelenmiş ve Yüksek Lisans Tezi olarak uygun bulunmuştur.

Prof.Dr.Fırat ÖZTAN  
Tez Danışmanı



Bu tezin yüksek lisans derecesini elde etmek için gerekli koşulları sağladığını onaylarım.

Prof.Dr.Hamdi MOLLAMAHMUTOĞLU  
Özel Hukuk Anabilimdalı Başkanı



Sosyal Bilimler Enstitü Onayı

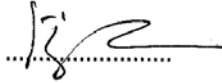


Tez Sınav Tarihi : 28.01.2011

Tez Juri Üyeleri :

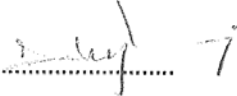
Prof.Dr. Fırat ÖZTAN

(Çankaya Üniversitesi)



Prof.Dr.Erzan ERZURUMLUOĞLU

(Çankaya Üniversitesi)



Doç.Dr. Cemal OĞUZ

(Gazi Üniversitesi)



**ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.

Ad-Soyad: Ayşegül Gizem KARGI

İmza: 

Tarih : 28.01.2011

## ÖZET

### CMR SİGORTASI

KARGI, AYŞEGÜL GİZEM

Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Fırat ÖZTAN

Ocak 2011, 99 Sayfa

İş bu tezde, Orijinal adı "Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route" olan ve CMR olarak kısaltılan, Türkçe karşılığı "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon" kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu teminat altına alınan CMR Sigortası incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

Tezimizin ilk bölümünde, sigorta himayesi kavramından hareketle, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda 1473üncü ve devamı maddelerde düzenlenen sorumluluk sigortalarına genel bakış ile kanunda ayrıca düzenlenmeyen, taşıyıcının kara, hava,deniz yoluyla yaptığı taşımalarda üstlendiği rizikoyu teminat altına alan taşıma sorumluluk sigortası üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon'un (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road-CMR) doğuşu, kapsamı ve Türk Hukukundaki yeri açıklanarak, Konvansiyon hükümlerine göre yapılacak bir taşıma işinde taşıma sözleşmesi ile bu sözleşmesinin taraflarından hareketle; Kovansiyon hükümlerine göre taşıyıcının sorumluluğunu doğuran haller ve ortadan kaldıran haller ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde tezimizin temeli olan CMR Sigortası genel olarak açıklandıktan sonra, bu sigortaya uygulanacak hükümler ile CMR Sigortasının uygulama şartları tek tek sayılmıştır. Akabinde bu sigorta ilişkisinin tarafları ve sigortalanabilen menfaatin niteliği üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda; CMR Sigortasının Sigorta Hukuku içindeki yeri, Türk Ticaret Kanunu kapsamında Sorumluluk sigortası ve taşıyıcının mali sorumluluk sigortası ile birlikte değerlendirilmiştir.

Dördüncü ve son bölümde de tezimizin konusu olan CMR Sigortası Yargı kararları ışığında değerlendirilmiştir.

Tezimiz genel değerlendirme ve sonuç bölümü ile tamamlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** CMR, Sigorta, Taşıyıcı, Sorumluluk, Karayolu, Uluslar arası

## ABSTRACT

### CMR INSURANCE

KARGI, AYŞEGÜL GİZEM

Graduate School of Social Sciences Department of Private Law

Supervisor: Prof. Dr. Fırat ÖZTAN

January 2011, 99 Pages

In this thesis , hereby, the CMR Insurance guaranteeing the responsibility of the carrier under the regulations of the CMR i.e. Convention on the Agreement on International Carriage of Goods by road which's original name is "Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route" was examined.

In the first section of our thesis, through the concept of the insurance protection, an overview of the liability insurance , which is regulated by law no. 6102, articles 1453rd and the continuing articles of Turkish Commercial Law and carrying liability insurance guaranteeing the risks of land, air, sea transportation which the carrier has undertaken and which has not been regulated separately in the law, was pointed out.

The second section focuses on the rise, the content and the place of the International Convention on the Carriage of Goods (CMR) by

road in the Turkish Law.

In accordance with the provisions of the transportation business regulated by the laws of the Convention ; the circumstances and conditions which both give rise to the responsibility of the carrier and which eliminates the responsibility of the carrier were examined.

In the third section, after giving a brief explanation of the CMR Insurance which is the foundation of our thesis, we listed the applications of the provisions of this insurance and the CMR Insurance requirements individually. Then, we focused on the parties to the relationship and the quality of the commodities which can be insured. The place of CMR Insurance in Insurance Law, under the regulations of the Turkish Commercial Law, were evaluated with the insurance liability and the carrier's responsibility insurance.

The fourth and final chapter in the thesis, were evaluated in the light of the CMRInsurance judicial decisions.

At last; our thesis finalized with general summary and the conclusion part.

**Key words:** CMR, Insurance, Carrier, Responsibility,Road, International

## **GİRİŞ**

Uluslararası ticaretin gelişmesi, kara yoluyla yapılan taşımaların artması, taşıma yapılacak ülkeler arasındaki karayolu ile taşıma hukukuna ilişkin farklı düzenlemelerin yeknesaklaştırılmasını gerekli kılmıştır.

Uluslararası karayoluyla eşya taşımalarına ilişkin kurallar bakımından ülkeler arasındaki bu farklılıkların giderilmesi amacıyla, 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından "Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)" hazırlanarak, uluslararası karayolu taşımacılığında yeknesak kurallar ortaya konulmuştur. CMR 19 Mayıs 1956'da Genova'da on Avrupa Ülkesi (Avusturya, Fransa, Lüksemburg, Polonya, İsveç, İsviçre, Belçika, Federal Almanya, Yugoslavya, Hollanda) tarafından imzalanmış, 2 Temmuz 1961'de yürürlüğe girmiştir.

Konvansiyonun en önemli amacı, nakliyecinin sorumluluğuna yönelik tek tip bir düzenlemenin oluşturulmasıdır. CMR Konvansiyonu'nun geçerli olduğu ülkeler, tek bir yasal sistemle birbirine bağlanmış tek bir yasal bölge oluşturmaktadır. Bu anlamda Konvansiyon, ulusal yasal sistemlerin yanında ayrı bir sistem olarak kabul edilebilmektedir.

Türkiye 1993 yılında Konvansiyon'un 47.maddesine ihtirazi kayıt koyarak 14.12.1993 gün ve 21788 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 3939 sayılı Kanun ile katılmayı uygun bulmuş, 1995 yılından itibaren de



Konvansiyona ve ek protokole taraf olmuştur.

Türkiye'nin CMR'ye taraf olması ile birlikte CMR hükümleri, kapsamına aldığı karayoluyla uluslararası eşya taşımaları bakımından bir iç hukuk düzenlemesi olarak uygulama alanı kazanmıştır.

Bu bakımdan, bu türde bir uyumsuzlukta kural olarak uyumsuzluk konusu taşıma Uluslar arası nitelikte bir taşıma ise CMR, yurtiçi bir taşıma ise TTK hükümlerine tabi olacaktır.

CMR Konvansiyonu, bu Konvansiyon kapsamında yapılan taşıma işlerinin genel esasları ile belirlemektedir. Konvansiyon malların alındığı yer ile teslim edileceği yerin en az biri akit taraf olan iki farklı ülkede bulunduğu takdirde ve ücret karşılığında karayoluyla eşya taşımacılığına yönelik her taşıma sözleşmesi için geçerlidir. Konvansiyon farklı taşıma şekillerini de hesaba katmaktadır. Nakliyecinin genel idaresinin yanı sıra CMR Ro-Ro ya da kombine taşımacılık , banliyö taşımacılığı ve birbirini izleyen taşımalara yönelik özel düzenlemeleri de ortaya koymaktadır. Malları taşıyan aracın güzergahın bir bölümünde demiryolu, denizyolu ya da iç su yolları (veya havayolu) üzerinden taşınması ve malların karayolu yük taşıma aracından boşaltılmamış olması halinde, CMR Konvansiyonu yine tüm taşıma için geçerli olmaktadır. Ayrıca, Konvansiyon, özellikle taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunu, bu sorumluluğa bağlı tazminat taleplerine ilişkin düzenlemeleri de içermektedir.

Tezimizin konusunu oluşturan CMR sigortası, uluslararası karayolu ile eşya taşınmasına ilişkin yeknesak kuralların yer aldığı bir Konvansiyon olan CMR'nin uygulama kapsamındaki bir taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının sorumluluğunu himaye altına aldığı bir sigorta türüdür. Bu sigorta türü ile himaye edilen sorumluluk ise, taşıyıcının

sadece CMR'den doğan sorumluluğudur.

Taşıyıcının CMR kapsamındaki sorumluluk halleri, CMR'de değişik maddelerde yer almaktadır.

Taşıyıcı taşınan eşyanın ziyanı'ndan, hasarından ve teslimin gecikmesinden (CMR m. 17/1) sorumludur. Ancak taşıyıcının, CMR'de düzenlenen başka sorumluluk halleri de mevcuttur. Bu hallerin CMR sigortasında değerlendirilebilmesi için, bir zarara yol açabilecek nitelikte olmaları gerekmektedir.

Türkiye'de CMR sigortası için, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun mal sigortaları alt başlığında 1473.madde ile düzenlenen sorumluluk sigortalarına ilişkin genel hükümler kıyasen uygulanabilir. Ancak ne TTK'da ne de SK'nun 11inci maddesi uyarınca Hazine Müsteşarlığınca onaylanmış ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan "genel sart" mevcut değildir. Böylelikle, CMR sigorta sözleşmesinin taraflarınca kararlaştırılmış şartlar, sözleşmenin kapsamını belirlemektedir. Taraflar, CMR'de emredici nitelikte sayılmayan hususlarda CMR hükümlerinden ayrılabilse de CMR sigortasının şartlarını kararlaştırırlarken sınırsız sözleşme serbestisine sahip olmayıp, CMR hükümlerine göre hareket etmeleri gerekmektedir.

Tez çalışmamızda; sigorta himayesi kavramından hareketle, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nunda 1473üncü ve devamı maddelerde düzenlenen sorumluluk sigortalarına genel bakış ile taşıma sorumluluk sigortası üzerinde durulmuştur. Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon'un (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road-CMR) doğuşu, kapsamı ve Türk Hukukundaki yeri açıklanarak, Konvansiyon hükümlerine göre taşıyıcının sorumluluğunu

doğuran haller ve ortadan kaldıran haller ele alınmıştır. Akabinde; çalışmamızın temeli olan CMR Sigortası genel olarak açıklandıktan sonra, bu sigortaya uygulanacak hükümler ile CMR Sigortasının uygulama şartları tek tek sayılarak; bu sigorta ilişkisinin tarafları ve sigortalanabilen menfaatin niteliği üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda; CMR Sigortasının Sigorta Hukuku içindeki yeri, Türk Ticaret Kanunu kapsamında Sorumluluk sigortası ve taşıyıcının mali sorumluluk sigortası yargı kararları işığında değerlendirilmiştir.

## İÇİNDEKİLER

İNTİHAL BULUNMADIĞINA İLİŞKİN SAYFA .....	iii
ÖZET .....	iv
ABSTRACT .....	vi
GİRİŞ .....	viii
İÇİNDEKİLER .....	xi
KISALTMALAR .....	xvii

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### SİGORTA HİMAYESİ, SORUMLULUK SİGORTALARINA GENEL BAKIŞ VE TAŞIMA SORUMLULUK SİGORTALARI

1.1.Genel Olarak Sigorta Himayesi .....	1
1.2.Sorumluluk Sigortaları .....	2
1.3.Taşıma Sorumluluk Sigortaları .....	3

### İKİNCİ BÖLÜM

#### KARAYOLU İLE ULUSLAR ARASI EŞYA TAŞINMASINA İLİŞKİN KONVANSİYON (CMR) HÜKÜMLERİNE GÖRE TASIYICININ

## SORUMLULUĞU

2.1.Kara yolu İle Uluslar arası Eşya Taşımacılığına İlişkin Konvasiyon'un ( CMR ) Doğuşu .....	6
2.2.Konvasiyon'un Kapsamı ve Türk Hukukundaki Yeri .....	7
2.3.Konvasiyon Hükümlerine Göre Taşıma Sözleşmesi ve Taraflar .....	8
2.3.1.Taşıyıcı .....	9
2.3.2.Gönderen .....	9
2.3.3.Gönderilen .....	10
2.4.Konvasiyon Hükümlerine Göre Taşıyıcının Sorumluluğu.....	11
2.5.Konvasiyon Hükümlerine Göre Taşıyıcının Sorumluluğunu Ortadan Kaldıran Sebepler .....	13

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KONVANSİYON KAPSAMINDA TAŞIYICININ MALİ SORUMLULUK SİGORTASI- CMR SİGORTASI

3.1.Genel Olarak CMR Sigortası .....	19
3.2.CMR Sigorta Sözleşmesine Uygulanacak Hükümler .....	20
3.3.CMR Sigortasının Uygulanma Şartları .....	20
3.3.1.cret Karşılığında Yapılan Taşıma Sözleşmesinin Varlığı .....	21
3.3.2.Taşıma Konusunun Eşya Olması .....	21
3.3.3.Taşımanın Taşıt Aracılığı ile Kara Yolunda Yapılması .....	22
3.3.4.Taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı	

devletin ülkesinde bulunması .....	23
3.4.CMR Sigortasında Taraflar .....	23
3.4.1.Sigortacı .....	23
3.4.2.Taşıyıcı .....	24
3.4.2.1.Sigorta Ettiren Olarak .....	24
3.4.2.2.Sigortalı Olarak .....	25
3.5.CMR Sigortasında Sigortalanabilen Menfaat .....	25
3.6.CMR Sigortasının Sigorta Hukuku İçindeki Yeri .....	26
3.6.1.Türk Ticaret Kanununda Sorumluluk Sigortası ve CMR Sigortası .....	27
3.6.2.Mali sorumluluk sigortası kapsamında CMR Sigortası .....	30

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### CMR SİGORTASINDA KORUMA (HİMAYE)

4.1.CMR Sigortasında Himayenin Başlaması .....	32
4.2.CMR Sigortası ile Himaye Edilen Riziko ve Türleri .....	32
4.2.1.L'loyd's a Göre CMR Sigorta Poliçesi Genel Şartları Kapsamında Olan Teminatlar .....	33
4.2.2.L'loyd's a Göre CMR Sigorta Poliçesi Genel Şartları Kapsamında Olan Teminatlar .....	34
4.3.CMR Sigortasında Rizikonun Sınırlandırılması .....	35
4.3.1.Rizikonun konu bakımından sınırlandırılması .....	36
4.3.2.Rizikonun zaman bakımından sınırlandırılması .....	36
4.4.Rizikonun yer bakımından sınırlandırılması .....	37
4.5.CMR Sigortasında Rizikonun Gerçekleşmesi ve	

Sigortacının Tazmin Yükümlülüğünün Doğması .....	38
4.6.CMR Sigortasında Gerçekleşen Rizikonun Tazmini ve Tazminin Sınırlandırılması .....	39

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### BİR SORUMLULUK SİGORTA TÜRÜ OLAN CMR SİGORTASININ YARGI KARARLARI IŞIĞINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1.Yargıtay Özel Daire 19.3.2002 T. 2001/10688 E. 2002/2513 K. ....	42
5.2.Yargıtay Özel Daire 14.09.2004 T. 2003/13620 E. 2004/8276 K. ....	42
5.3.Yargıtay Özel Daire 18.11.1999 T. 1999/4597 E. 1999/9325 K. ....	43
5.4.Yargıtay Özel Daire 17.05.2001 T. ve 2001/956 E. 2001/4538 K. ....	43
5.5.Yargıtay Özel Daire 07.06.2004 T. 2003/12199 E. 2004/6351 K. ....	43
5.6.Yargıtay Özel Daire 04.03.2003 T. 2002/10358 E. 2003/1915 K. ....	44
5.7.Yargıtay Özel Daire 10.12.2004 T. 2004/13604 E. 2004/2194 K. ....	44
5.8.Yargıtay 11.Hukuk Dairesi., 14.07.2005 T., 2004/9597 E.,2005/7642K. ....	44
5.9.Yargıtay 11.Hukuk Dairesi ., 06.06.2005 T. , 2004/9126 E. , 2005/5843K. ....	44

5.10.Yargıtay 11.Hukuk Dairesi., 24.05.2005 T. 2005/5586 E. 2005/5462 K. ....	45
SONUÇ .....	46
KAYNAKÇA .....	49
EKLER	
EK-A CMR KONVANSİYONU METNİ VE EK PROTOKOL .....	55
EK-B ÖRNEK CMR SİGORTA POLİÇESİ GENEL VE ÖZEL ŞARTLARI .....	81
EK-C ÖRNEK YARGITAY KARAR METİNLERİ .....	88
EK-D 03.08.2007 T. 26602 S. Resmi Gazete .....	98
EK-E ÖZGEÇMİŞ .....	99



## KISALTMALALAR

Age	: Adı geçen eser
CMR	: Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Kara yolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon)
E.	: Esas
HD.	: Hukuk Dairesi
K.	: Karar
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
RG.	: Resmi Gazete
SK	: Sigortacılık Kanunu
SSUFK	: Sigortacılık Sektöründeki Uluslararası Faaliyetlere İlişkin Karar
T.	: Tarih
TTK	: Türk Ticaret Kanunu

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **SİGORTA HİMAYESİ, SORUMLULUK SİGORTALARINA GENEL BAKIŞ VE TAŞIMA SORUMLULUK SİGORTASI**

#### **1.1. Genel Olarak Sigorta Himayesi**

Sigorta sözleşmesi her iki tarafa da borç yükleyen bir sözleşme türüdür. 14.02.2011 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1401. maddesinde "Sigorta sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir." şeklinde tanımlanmıştır. Tanımdan da anlaşılacağı üzere sigorta sözleşmesinde, sigorta ettirenin ana edimi prim ödeme; sigortacının ana edimi sigorta himayesidir.

Sigorta himayesi en basit anlamıyla rizikonun sonuçlarını taşıma borcunu ifade etmektedir<sup>1</sup>. Sigorta sözleşmesinde belirlenen riziko veya rizikoların gerçekleşmesinden doğan zararların sigortacı tarafından tazmin edimi sigorta himayesi olarak adlandırılmaktadır. Bu anlamda sigortacı, sözleşmede öngörülen rizikonun gerçekleşmesinden doğan zarardan veya bedelden sorumludur.

---

<sup>1</sup> KENDER, R. : Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, İstanbul 2001. s:255

## 1.2. Sorumluluk Sigortaları

Sigortalının mal varlığının pasif kısmındaki artışların yani ortaya çıkması muhtemel zararların sigorta konusunu teşkil ettiği sorumluluk sigortası; temelinde sigorta ettirenin üçüncü kişilere verebileceği zararlardan doğacak zararın giderilmesi yoluyla sigorta ettirenin mal varlığındaki azalmayı önlemeyi amaçlar.

Sigorta hukukunda zarar sigortası – meblâğ sigortası ayrımında zarar sigortası kapsamında yer alan sorumluluk sigortasında; sigorta ettirenin belirli sıfat, hukuki ilişki veya faaliyetlerinden kaynaklanan zararlarıyla ilgili "tazminat taleplerine" ilişkin teminat sağlanmaktadır. Bu sigortada sorumluluğun belirli zaman dilimi ve belirli yerle sınırlanması mümkündür. Böyle durumlarda sigorta himayesinin kapsamına, belirlenen zaman diliminde ve belirlenen yerde/yerlerde meydana gelen sorumluluklar dahil olacaktır<sup>2</sup>. Bu nedenle meblağ sigortasında olduğu gibi rizikonun gerçekleşmesi halinde sigorta bedelinin tamamının ödenmesi gerekmekte, zarar gören üçüncü kişilerin gerçek zararları sigorta limiti dahilinde karşılanmaktadır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda 1473.madde ve izleyen maddelerde düzenlenen sorumluluk sigortalarında riziko; sigortalının kendi sorumluluğu kapsamındaki olaydan dolayı kanunen yüklenmek zorunda olduğu mali kayıptır. Bu mali kayıp çok geniş bir kavram olmakla birlikte; rizikonun sınırlandırılması ilkesi<sup>3</sup> gereğince bu sigorta türlerinde belirlenen özel ve genel şartlar ile sigorta teminatında olan ve olmayan rizikolar tahdidi olarak belirlenmektedir.

---

<sup>2</sup> ULAŞ, I. : Uygulamalı Sigorta Hukuku, Ankara 2007. s:655

<sup>3</sup> ÜNAN, S. : İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko,(Sorumluluk Sigortası). İstanbul 1998 s:24

Sorumluluk sigortaları, zorunlu sorumluluk sigortaları ve isteğe bağlı sorumluluk sigortaları şeklinde iki açıdan ele alınmaktadır. Zorunlu sorumluluk sigortaları, sigorta ettirenin ve sigortacının akdetmesinin zorunlu tutulduğu, kamu düzenine yönelik olarak üçüncü kişilerin korunmasının da amaçlandığı bir sigorta türüdür.

Anılan sigorta türü Türk Ticaret Kanunu'nun 1483.maddesinde sözleşme yapma zorunluluğu madde başlığı altında kaleme alınmıştır. İsteğe bağlı sorumluluk sigortaları ise, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesini akdetme yada akdetmeme hususunda tamamen serbest olduğu, sigorta ettirenin mal varlığında meydana gelmesi muhtemel eksilmeye karşılık kendisini teminat altına aldığı sigorta türüdür.

Sorumluluk Sigortaları da; yangın , hırsızlık, asansör kazaları sorumluluk sigortaları, ürün sorumluluğu sigortası, tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortası, tüpgaz zorunlu sorumluluk sigortası, işveren sorumluluk sigortası,mesleki sorumluluk sigortası<sup>4</sup> ,ve taşıma sorumluluk sigortası gibi alt türlere ayrılmıştır. Sorumluluk Sigortalarının tümü Türk Ticaret Kanununda düzenlenmemiş olsa da bu tür sigortalar rneğin; 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu, Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu gibi zel Kanunlarla ve sigorta poliesindeki genel ve özel şartların biçimlendirilerek yürürlüğe girmesi ile düzenleme altına alınmaktadır.

### **1.3. Taşıma Sorumluluk Sigortası**

Ayrı bir sigorta türü olarak Türk Ticaret Kanununda düzenlenmeyen, ancak; karada havada ve denizde eşya ve yolcu taşımacılığı yapan taşıyıcıyı, taşıma sırasında ortaya çıkabilecek rizikolara karşı teminat altına alan ve rizikonun gerçekleşmesi halinde zarar gören üçüncü şahısların tazmin

---

<sup>4</sup> KARACAN, A.İ. : Sigortacılık ve Sigorta şirketleri, İstanbul 1994.s:65

taleplerinden kurtaran sorumluluk sigortası türü olan taşıma sorumluluk sigortası; uygulamada özel kanun olan Türk Sivil Havaçılık Kanunu ile hava taşımalarında zorunlu hale getirilmiş, kara yoluyla eşya taşımalarında da Emtea Nakliyat Sigortası Poliçesi'ne eklenen özel sözleşme hükümleri ve klozlarla oluşturulmuş bir sigorta ilişkisi niteliğindedir.

Bu ilişkide taşıyıcının sorumluluğu sigortacı tarafından üstlenildiğinden riziko ve hasar gerçekleşmesi halinde zarar görenin sigortacıya başvurabilmesi için taşıyıcının sorumluluğunu doğuracak bir rizikonun gerçekleşmiş olması zorunludur. Aksi halde taşıyıcı böyle bir rizikodan sorumlu olmayacağı gibi sigorta kapsamı dışındaki bir teminattan da sigortacının sorumluluğu doğmayacaktır.

Sorumluluk sigortalarının temelini teşkil eden gerçek zararın karşılanması prensibi bu sigorta türünde de hakim ilke olup, gerçek zararın sigorta limitini aşması halinde sigorta limitlerini aşan bakiye zarar için zarar gören taşıyıcıya başvurabilme hakkına sahip olacaktır.

Özellikle uluslar arası taşımacılıkta önem arz etmekte olan bu sigorta türü taşıma şekline göre çeşitli uluslar arası sözleşme ve konvansiyonlarla da yeknesak kurallara bağlanmıştır. Bu konvansiyonlardan en çok kullanılanı ve çalışmama inceleme konusu teşkil eden Kara yoluyla Uluslar arası Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon ( CMR ) 'a istinaden akdedilen CMR Sigortası Poliçesi genel ve özel şartları ile de taşıyıcının mali sorumluluğu yani taşıma sigortası uygulama alanı bulmaktadır<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> BOZER, A. : Sigorta Hukuku (3.Baskı), Ankara 1996.s:150

## İKİNCİ BÖLÜM

### KARAYOLU İLE ULUSLAR ARASI EŞYA TAŞINMASINA İLİŞKİN KONVANSİYON (CMR) HÜKÜMLERİNE GÖRE TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Uluslar arası ticarete konu malların bir pazardan diğer pazara taşınması işi, malların miktarı, özellikleri ve gideceği yer ve taşıma süresi dikkate alındığında taşımada çeşitli metotları beraberinde getirmektedir.

Bu metotlar, deniz yolu, kara yolu, hava yolu, demir yolu, iç su yolu, boru yolu şeklinde olabilir<sup>6</sup>.

Sınırların Avrupa Birliği ile önemini yitirmesi ile uluslar arası ticarete malların kararlaştırılan sürede, en az masrafla, hasarsız kayıpsız taşınması kara yolu ile taşımacılığının diğer taşımacılık metotlarına göre daha çok tercih edilmesine sebep olmaktadır.

Uluslar arası kara yolu taşımacılığının yaygınlaşması ile çıkan uyuşmazlıkların çözümünü yeknesak kurallara bağlamak amacı ile uluslar arası konvansiyonlar yapılmıştır<sup>7</sup>. Bu konvansiyonlardan biri 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonunca hazırlanan Kara yolu İle Uluslar arası Eşya Taşımacılığına İlişkin Konvasiyon ( Convention on the Contract for the İternational Carriage of Goods by Road- CMR ) dur.

---

<sup>6</sup> AKINCI, Z. : Kara yolu ile Milletler arası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999. s:17

<sup>7</sup> ARKAN, S. : Eşyanın Kara yolu ile Uluslar arası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984. s:5

## 2.1. Kara yolu İle Uluslar arası Eşya Taşımacılığına İlişkin Konvansiyon'un ( CMR ) Doğuşu

CMR, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyonun orijinal metinlerinden biri olan "Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route" şeklindeki Fransızca metninde yer alan eşya, karayolu ve konvansiyon adlarının baş harflerinin kullanılmasıyla oluşturulan bir kısaltmadır. Kara yolu ile uluslar arası eşya taşımacılığından doğan sorumlulukların teminat altına alınması amacı ile hazırlanmış CMR Konvansiyonu 1956 yılında Avrupa Ekonomik Komisyonunca (EEC), Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü (UNIDROIT), Uluslar arası Ticaret Enstitüsü (ICC) VE Uluslar arası Kara yolu Taşıma Birliği'nin (IRU) ön çalışmalarından faydalanılarak Cenevre'de on Avrupa Ülkesi (Avusturya, Fransa, Lüksemburg, Polonya, İsveç, İsviçre, Belçika, Federal Almanya, Yugoslavya, Hollanda) tarafından, 19 Mayıs 1956'da Genova'da imzalanmış, 2 Temmuz 1961'de yürürlüğe gitmiştir.

Birçok Avrupa ülkesi<sup>8</sup> 'nin taraf olması ile uygulanmaya başlanan CMR' de düzenlenen hususlar arasında uygulama alanı, taşıyıcının sorumlu olduğu kişiler, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi ve uygulanması, taşıyıcının sorumluluğu, istem ve davalar, taşıyıcılar tarafından ortaklaşa yapılan taşımalarla ilgili hükümler, sözleşmeye aykırı koşulların hükümsüzlüğü yer almaktadır.

---

<sup>8</sup> CMR'ye taraf olan ülkeler şunlardır: Türkiye, Arnavutluk, Avusturya, Azerbaycan, Beyaz Rusya,Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya,Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İran, İrlanda, İtalya, Ürdün, Kazakistan,Kırgızistan, Letonya, Lübnan, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Moğolistan, Karadağ, Fas, Hollanda,Norveç, Polonya, Portekiz, Moldavya, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya, Slovenya,İspanya, İsveç, İsviçre, Suriye Arap Cumhuriyeti, Tacikistan, Makedonya, Tunus, Türkmenistan,Ukrayna, İzlanda, Özbekistan, Ermenistan (www.un.org, 01.04.2009).

## 2.2. Konvansiyon'un Kapsamı ve Türk Hukukundaki Yeri

Türkiye 1993 yılında Konvansiyon'un 47.maddesine ihtirazi kayıt koyarak 14.12.1993 gün ve 21788 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 3939 sayılı Kanun ile katılmayı uygun bulmuş, 1995 yılından itibaren de Konvansiyona ve ek protokole taraf olmuştur.

CMR Konvansiyonu, bu Konvansiyon kapsamında yapılan taşıma işlerinin genel esasları ile özellikle taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunu, bu sorumluluğa bağlı tazminat taleplerine ilişkin düzenlemeleri içermektedir.

Konvansiyon malların alındığı yer ile teslim edileceği yerin en az biri âkit taraf olan iki farklı ülkede bulunduğu takdirde ve ücret karşılığında karayoluyla eşya taşımacılığına yönelik her taşıma sözleşmesi için geçerlidir. Bu da, bir âkit ülke başlayan ya da sona eren ve başkası hesabına gerçekleştirilen her türlü uluslararası karayolu eşya taşımalarının (kendi hesabına yapılan taşımalar CMR kapsamında değildir) bazı istisnalar haricinde CMR kurallarına tabi olacağı anlamına gelmektedir. Bu konvansiyonda kesin ve açık hüküm bulunmayan hallerde Milletler arası Özel Hukuktaki bağlama kuralları uyarınca uygulanacak ülkenin hukukundaki tamamlayıcı hükümler uygulanacaktır<sup>9</sup>.

CMR Konvansiyonu ek protokoller dışında son hükümler ile birlikte sekiz bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde konvansiyonun uygulama alanı, ikinci bölümde taşımacınının sorumlu olduğu kişiler, üçüncü bölümde taşıma mukavelesinin akdedilmesi ve uygulanması, dördüncü bölümde taşımacınının sorumluluğu, beşinci bölümde istem ve davalar ile altıncı bölümde taşımacılar tarafından ortaklaşa yapılan taşımalarla ilgili hükümlerin devamında, yedinci bölümde sözleşmeye aykırı koşulların hükümsüzlüğüne

<sup>9</sup> KAYA, A. : Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslar arası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998, s:312



ilişkin düzenlemeler yer almakta ve sekizinci bölümde de son hükümlerle Konvansiyon son bulmaktadır.

Kara yolu İle Uluslar arası Eşya Taşımacılığına İlişkin Konvansiyon (CMR Konvansiyon) Türk Hukukunda; Anayasanın 90.maddesinin son fıkrasında "Usulüne göre yürürlüğe konmuş milletler arası antlaşmalar kanun hükmündedir" düzenlemesine istinaden kanun hükmünde sayılacaktır.

### **2.3. Konvansiyon Hükümlerine Göre Taşıma Sözleşmesi ve Taraflar**

Taşıma sözleşmesinin tanımı TTK' da yapılmamıştır. Ancak TTK m. 850'de taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi olarak ifade edilmiştir. Maddenin ikinci fıkrasında taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile eşyayı varma yerine götürmeyi, ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada, yolcu, taşıyıcıya taşıma ücretini ödemeyi borçlanır denildiğinden; bu ifadeden yola çıkarak taşıma sözleşmesinin, ücret karşılığında kişi ve eşyanın taşınmasını temin eden sözleşme olarak tanımlanabilir.

Taşıma sözleşmesinin tanımı, CMR' de de yapılmamıştır. Ancak, CMR açısından taşıma sözleşmesini, dar anlamda, taşıyıcının uluslararası karayolu ile eşya taşınması taahhüdünü; taşıtanın ise, taşıma işinin ifasına karşılık bir ücret ödeme taahhüdünü içeren sözleşme şeklinde tanımlamak mümkündür.

### **2.3.1. Taşıyıcı**

Taşıma sözleşmesinin taraflarından olan taşıyıcıya ilişkin CMR' de açık bir tanım bulunmamakla birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıma sözleşmesinde eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi olarak tanımlanmıştır (TTK m. 850). "Taşıma işlerinin taşıyıcı tarafından üstlenilmesi" ise, taşıyıcının, yolcu ve eşyayı, kendi gözetimi ve sorumluluğu altında taşıma mesafesi boyunca götürmesi olarak ifade edilmektedir. Taşıyıcı, taşıma işini bizzat yahut bir yardımcı ya da alt taşıyıcı kullanarak gerçekleştirebilir.

Taşıyıcının bu sıfatı kazanabilmesi için taşıma işini sanat ve meslek olarak yapmasının gerekli olup olmadığı öğretide tartışmalıdır. Bazı yazarlara göre<sup>10</sup> , TTK açısından taşıyıcının "taşıyıcı" sıfatını kazanabilmesi için bunu meslek olarak yapması zorunludur. Bazı yazarlara göre ise, taşıyıcının bunu meslek olarak icra etmesi gerekli değildir. TTK'nun 850.maddesinin üçüncü fıkrasında taşıma işinin ticari faaliyet olduğu hüküm altına alınmışsa da CMR'de taşıyıcının taşıma işini meslek olarak yapıyor olup olmamasının bir önemi bulunmamaktadır.

### **2.3.2. Gönderen**

Taşıma sözleşmesinin bir diğer tarafı da taşıtan (gönderen)dir. Taşıtan, kendi adına taşıma sözleşmesini akdeden ve eşyayı teslim eden kişidir. Taşıtan taşınan eşyanın sahibi olabileceği gibi, üçüncü bir kişi de olabilir.

---

<sup>10</sup> ÜLGEN, H. : Uluslar arası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988, s. 11; ARKAN, S. : Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu, Ankara 1982.s. 20.

### 2.3.3. Gönderilen

Taşıma sözleşmesi ile ilgili diğer bir kişi de, gönderilendir. Gönderilen, taşıma işinin ifası sonucunda taşınan eşyaların teslim edileceği kişidir. Gönderilen, sözleşmenin tarafı değildir. Bununla birlikte taşıma sözleşmesindeki rolü oldukça önemlidir. Taşıma sözleşmesinin ifası, eşyanın gönderilene teslim edilmesi ile tamamlanacaktır.

CMR' de, taşıma sözleşmesinin ne zaman ve nasıl kurulacağına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu nedenle, bu hususlarda, Milletler Arası Özel Hukuk Kanunu ile belirlenecek olan ve anlaşmayı tamamlayıcı ulusal hukuka bakılması gerekmektedir.

Türk hukukunda taşıma sözleşmesi, kurulduğu ana ilişkin aynı akit<sup>11</sup> niteliğindedir.

Taşıma sözleşmesinin uygulanması başlığı altında TTK m. 856/2'de, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa dahi tarafların muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşmenin kurulduğu ifade edilmiştir. CMR açısından taşıma sözleşmesini aynı akit olarak nitelendirmek mümkün değildir. Taşıma senedi, aksi ispat edilinceye kadar taşıma sözleşmesinin akdedildiğine, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına karine teşkil etmektedir (CMR m. 9/1).

Bu hükümde taşıma sözleşmesinin aynı akde yaklaştığı düşünülse de, CMR m. 4'de taşıma sözleşmesinin taşıma senedinin yokluğunun, usulüne uygun olmamasının veya ziyanın, bu anlamsa hükümlerine tabi kalmaya devam edecek olan taşıma sözleşmesini varlığı veya geçerliliğini etkilemediği belirtilmektedir.

---

<sup>11</sup> ARKAN, S: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987. s:20.

CMR kapsamında taşıma sözleşmesinin bedel karşılığı yapılması gereklidir. Ancak taşıma edimine karşılık para haricinde para ile ölçülebilen başka bir çıkarın sağlanması da mümkündür. Ancak çıkar ile taşıma faaliyeti arasında denkliğin sağlanması gereklidir.

Bedel karşılığı yapılmayan taşıma sözleşmeleri, hatır taşımaları CMR kapsamında değerlendirilmemektedir.

## **2.4. Konvansiyon Hükümlerine Göre Taşıyıcının Sorumluluğu**

CMR Konvansiyonunda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen en temel madde beşinci bölümde "Taşımacının Sorumluluğu" başlığında yer alan 17. maddedir. Anılan maddenin iki ve dördüncü fıkraları dışında kalan bir, üç, beşinci fıkraları taşıyanın CMR Konvansiyonuna göre yapılan bir taşımada sorumlu olacağı halleri içermektedir.

Metne göre;

"1. Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan sorumludur.

3. Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.

5. Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır."

Bu anlamda birinci fıkra ile taşıyıcının malların teslimindeki herhangi bir

gecikmeden dolayı olduğu kadar, malların hâkimiyeti altına girdiği andan teslim edilinceye kadar geçen zamandaki doğabilecek hasar ve tam ya da kısmi ziya'dan da sorumluluğunun devam edeceği belirtilmiştir.

“Ziya” kavramı, “taşınır bir eşyayı yitirmek, taşınır bir şeyin zilyetliğini kaybetme”<sup>12</sup> şeklinde tanımlanmaktadır. Taşıyıcının taşıma borcunu ifa için zilyetliğinde bulundurduğu eşyanın kısmen veya tamamen gönderilene ya da talimat ile belirlenen kişiye teslim edilememesi olarak da ifade edilebilir<sup>13</sup> Ayrıca teslim hazır tutulan eşya ile taşımaya alınan eşyanın nitelik olarak tamamen farklılaşmış veya nicelik olarak eksilmiş ya da ortadan kalkmış olması durumunda da ziya'ın varlığı söz konusudur<sup>14</sup>. Ziya sonucunda eşya fiili veya hukuki bir durum değişikliğine uğramaktadır.

Eşyanın kısmen ziyaı, “taşıyıcının, malları kararlaştırılan teslim yerinde ve kararlaştırılan kişiye, miktar, ağırlık veya hacim bakımından azalmış olarak teslim etmesi” şeklinde tanımlanmaktadır<sup>15</sup>

Eşyanın tamamen ziyaı, taşıyıcı tarafından teslim alınan mallardan hiçbirinin teslim edilmemesini ifade etmektedir<sup>16</sup>. Genel tanımı bu şekilde olmakla birlikte, taşınmak için verilen eşyanın tamamının teslim elverişsiz olması durumunda da tam ziya hali söz konusudur<sup>17</sup>

Taşıyıcı bu konvansiyon bakımından taşımayı yerine getirmek için kiraladığı kimsenin veya acentelerin veya kendisine hizmet eden

---

<sup>12</sup> ŞENER, E. : Hukuk Sözlüğü, Ankara 2001. s:886

<sup>13</sup> ÖZDEMİR, T. : Uluslar arası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu ) , İstanbul 2006. s:95, KAYA, A. : Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslar arası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, s:311-333, İstanbul 1998.s:247

<sup>14</sup> ÖZDEMİR, T. : Age s:195

<sup>15</sup> AKINCI, Z. : Kara yolu ile Milletler arası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999. s:93

<sup>16</sup> AKINCI, Z. : Age s:93, ATABEK. R. : Sigorta Hukuku, İstanbul 1950.s:190

<sup>17</sup> ÖZDEMİR, T. : age s:99

kimselerin vazifelerinin ifası sırasındaki ihmal veya kusurlu hareketleri sebebi ile malın hasar görme veya ziya'ı halinde sorumluluktan kurtulamayacaktır<sup>18</sup>

Taşıyıcının Konvansiyonun 17inci maddesinde düzenlenen sorumluluğun hukuki niteliği hakkında, doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır.

Bunlardan biri, bu sorumluluğun ispat külfetinin ters çevrildiği bir kusur sorumluluğu<sup>19</sup> olduğu diğeri ise, özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu<sup>20</sup> olduğu, üçüncü görüş ise 17.maddenin 2inci fıkrasından hareketle hafifletilmiş bir kusursuz sorumluluk<sup>21</sup> niteliği taşıdığıdır.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 20.04.2000 T. ve 2000/2114 E. 2000/3241 K. sayılı kararında CMR'ye ilişkin bir uyuşmazlık hakkında "taşıyıcının kusurlu olmadığını kanıtlaması gerektiğini" belirterek bu kusursuz sorumluluk görüşünü desteklemiştir<sup>22</sup>.

## **2.5. Konvansiyon Hükümlerine Göre Taşıyıcının Sorumluluğunu Kaldıran Sebepler**

CMR Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran haller de 17.madde ile düzenlenmiştir. Anılan maddenin ikinci ve dördüncü fıkralarına göre;

"2. Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya

---

<sup>18</sup> KAHYA, M. : Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları, İstanbul 2007. s:60

<sup>19</sup> AKINCI, Z. : Age s:87

<sup>20</sup> AYDIN, A. : CMR'ye göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2006. s:34

<sup>21</sup> AYDIN, A. : Age s:34

<sup>22</sup> ERDİL, E. : CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007. s:208-210.

ihmalinden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut da taşımacının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.

4. Madde 18 paragraf 2 ila 5`e 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 belirtilmiş 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 ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği

e) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu,

f) Canlı hayvan nakli," dir.

İş bu yukarıdaki maddenin sayılan ikinci fıkra ile genel sorumsuzluk halleri, dördüncü fıkra ile özel sorumsuzluk halleri belirtilmiştir. CMR 17/II deki genel sorumsuzluk halleri taşıyıcının hasar, ziya ve gecikme hallerinden kaynaklı olup; CMR/IV deki özel sorumsuzluk halleri ise sadece eşyanın ziya/ ve veya hasara uğraması halinde ileri sürülebilirken, gecikme halinde ileri sürülememektedir<sup>23</sup>.

Taşıyıcıya hasar/ziya/gecikme kaynaklı doğabilecek tüm hasarlardan sorumsuzluktan kurtulma imkanı veren genel sorumsuzluk halleri; talep ve hak sahibinin hatası veya kusuru, talep veya hak sahibinin verdiği talimat,eşyaya has kusur,kaçınılmaz ve sonuçlarına ilişkin engel olmayacak nedenlerdir.

Genel sorumsuzluk halleri kapsamı belli olmakla birlikte, tartışmalı olan tek husus, kaçınılmaz ve sonuçlara engel olmayacak nedenlerin tespitidir. Bu anlamda; mümkün olan beklenilebilir bütün özenin gösterilmesine rağmen zararın oluşumu yine de engellenemiyorsa ortada kaçınılmayacak ve sonuçlarına engel olunmayacak bir neden var demektir.<sup>24</sup> Kaçınılmaz nedenler,mücbir sebeplerden daha geniş kapsama sahiptir. Zira mücbir sebep; borcun yerine getirilmesini mutlak olarak engelleyen harici bir olay, bir unsur iken, kaçınılmaz veya sonuçlarına engel olunmayacak halin mutlaka hariçten gelmesi gerekmez, taşıyıcı kaynaklı sebeplerden de bu halin doğması mümkündür<sup>25</sup>.

CMR Konvansiyonu'nun 17/IV maddesinde düzenlenen özel sorumsuzluk nedenleri arasında; taşımanın açık araçla yapılması,eşyanın ambalajsız veya yetersiz ambalajla taşımaya verilmiş olması,yükleme, istifleme ve boşaltmanın gönderen/gönderilen veya bunlar adına hareket

---

<sup>23</sup> KAYA, A. : Esasları (I), s:250

<sup>24</sup> KAYA, A. : Sorumluluk II, s:254

<sup>25</sup> ÖZDEMİR, T. : Age s:273



eden kişilerce yapılması, eşyanın doğal özelliği, paket ile ambalajlar üzerindeki işaret ve numaralandırmada yetersizlik veya hata, canlı hayvan nakli sayılmıştır. Bu bağlamda, CMR 17/IV-a' da belirtilen özel sorumsuzluk hali olan " Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması"nın söz konusu olabilmesi için tarafların eşyanın açık araçla taşınması üzerinde anlaşmaları ve bunu açıkça taşıma senedine geçirmeleri gerekmektedir. Zimni irade uyuşması ya da uygulamadan kaynaklı teamüllerde irade uyuşması şartı aranmamaktadır<sup>26</sup>.

Taşıyıcının 17.maddenin IV-a hükmüne dayanarak kurtulabileceği sorumluluğu bir başka deyişle sorumsuzluk halini çok kapsamlı değerlendirilmemesine ilişkin istisnai hüküm anılan Konvansiyonun 18/III maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre; "anormal bir noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda, kayıp veya hasarın madde 17, paragraf 4 (a) da belirtilen durumlardan ileri geldiği varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz" denilmektedir.

Bu anlamda, açık araçla taşıma esnasında yükün ne kadarının kaybolduğuna göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağı tespit edilecektir. Dolayısıyla, CMR Konvansiyonu'nun 17.maddesi taşıyıcı lehine bir karine teşkil ederken, CMR Konvansiyonu'nun 18/III maddesi de taşıma sözleşmesinin diğer tarafı olan gönderen lehine karine teşkil edecek, taşıyıcının sorumluluk karinesi çürütülebilecektir.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu özel hallerden bir diğeri olan ambalajlamaya ilişkin maddenin uygulanabilmesi için; tarafların ambalaj konusunda uyuşmaya varması ve bunu taşıma senedine dectermeleri gerekmektedir. CMR Konvansiyonu'nun 10. maddesine göre; eşyanın paketlenmesi gönderene aittir. İş bu nedenle taşıyıcının 17/IV-b hükmüne

---

<sup>26</sup> ÖZDEMİR, T. : Age s:273

dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için; eşyanın paketlenmesi yükümlülüğünün taşıyıcıya ait olmaması şarttır.

Ambalaj yükümlülüğünün gönderene ait olduğu hallerde meydana gelen hasar veya ziya sebebinin eksik veya hatalı ambalajlama olabileceğini ispatlayan taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir.

Taşıyıcının bu maddeye göre sorumluluktan kurtulmasına imkan veren bir diğer husus ise, taşınacak eşyanın ambalaja ihtiyaç duyma zorunluluğudur; zira, eşyanın doğası gereği ambalajsız taşınması zorunluluğu, mevsim koşulları, taşıma işinin gerçekleşeceği güzergah gibi hayatın akışına aykırı düşmeyecek haller taşıyıcının bu maddeye göre sorumsuzluğuna etki edecektir<sup>27</sup>.

Yükün gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması, taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması halinde taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran ve CMR 17/IV-c de düzenlenen sorumsuzluk sebebinin geçerli olabilmesi için; maddede anılan işlerin taşıyıcı tarafından yapılmamış olması şarttır. Ne var ki, yükleme istifleme başlangıçta gönderen tarafından yapılmış ve taşıma sırasında taşıyıcının yükü tekrar yükletmek zorunda kalması halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmayacağı istisna teşkil etmektedir<sup>28</sup>.

Taşıyıcının eşyanın doğal özelliği sebebi ile sorumluluktan kurtulmasına imkan sağlayan CMR Konvansiyonun 17/IV-d maddesine, aynı Konvansiyonun 18.maddesine atıfla getirilen bir istisna ile sınırlama getirilmiştir. Şöyle ki; bozulma, kırılma, paslanma, çürüme sebebi ile özel sorumsuzluk haline emsal teşkil eden eşyaların -ki bunlar genel olarak meyve, çiçek, ev bitkisi, peynir, et, cam gibi örnekleme olarak sayılabilir-CMR

---

<sup>27</sup> AKINCI ,Z. : age s:108.

<sup>28</sup> ARKAN, S. : Taşıyanın Sorumluluğu, s:121

18/IV hükmüne göre; malı soğuşa,sıcağa,ısı değişimine ve rutubete karşı koruyacak taşıtlarla taşınması yapılıyorsa taşıyıcının 17/IV-d hükmündeki özel sorumsuzluk halinden faydalanamayacağını düzenlemiştir.

Bu özel sorumsuzluk hali aynı maddenin II. fıkrasında ifade edilen eşyaya has kusurdan farklıdır.

Özel sorumsuzluk hali olan 17/IV-d maddesinde eşyanın dahil olduğu sınıfa ait ortak özellikler sebebi ile zarar doğarken, genel sorumsuzluk hali olan 17/II de eşyanın dahil olduğu sınıfa ait özellikler dışında bazı özellikler sergilemesinden zarar kaynaklanmaktadır.

Özel sorumsuzluk hallerinden olan canlı hayvan nakli de, CMR 17/IV-f kapsamında taşıdığı risk sebebi ile istisnai düzenlemeye tabi tutulmamış olup, ekonomik değer taşıyıp taşıyamamasına bakılmaksızın her türlü hayvan taşımacılığı Konvansiyon kapsamında taşıyıcının sorumsuzluğunu doğuran hallerdendir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KONVANSİYON KAPSAMINDA TAŞIYICININ MÂLÎ SORUMLUK SIGORTASI - CMR SIGORTASI

Uluslar arası kara yollarında sınır aşımı yoluyla taşımacılık yapan taşıyıcıların taşıdıkları emtia da meydana gelebilecek hasra ve ziyadan doğan hukuki sorumluluğunun CMR Konvansiyonu hükümlerine bağlı olarak poliçede belirlenen limitler dahilinde ve şartlarla sınırlı olmak üzere teminat altına alan sigorta türüne CMR Sigortası denilmektedir<sup>29</sup>. Bu sigortada sigortalı; taşıyıcı / taşıyıcı firma, sigortalanan menfaat de taşıyıcının hukuki / mali sorumluluğu olup sadede uluslar arası kara yolu eşya taşımacılığında güvence sağlamaktadır.

#### 3.1. Genel Olarak CMR Sigortası

Sigorta, riskin sigortalı taraftan sigortacı tarafa transfer edildiği bir sözleşmedir. Kısaca "CMR sigortası" olarak adlandırılan taşıyıcının mâlî sorumluluk sigortası ise, taşıyıcının CMR kapsamındaki sorumluluğuna ilişkin risklerinin sigortacıya transfer edildiği sigorta türüdür. Bu sigorta türü ile CMR'nin uygulandığı bir taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının hem sigorta ettiren hem de sigortalı olarak sorumluluğu teminat altına alınmaktadır. Ancak CMR sigortasında, taşıyıcının sorumluluğunu doğuran her hal riziko kapsamında değildir. Zira, CMR sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan sorumluluklar için CMR sigorta poliçesine bakmak gereklidir.

<sup>29</sup> KAHYA, M. : Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları, İstanbul 2007. s:28

Taraflar poliçede, CMR' de düzenlenen sorumlulukları tamamen poliçeye dâhil edebileceği gibi, bazı sorumlulukları teminat kapsamına alıp bazılarını teminat dışı bırakabilmektedir<sup>30</sup>.

### **3.2.CMR Sigorta Sözleşmesine Uygulanacak Hükümler**

CMR sigortasına uygulanacak hükümler şu şekilde sıralanabilir: Türk hukukuna göre yabancılık unsuru (taraflardan birinin Türk olması ya da riziko konusunun Türkiyede gerçekleşmesi gibi çeşitli haller) içeren bir CMR sigortasına ilişkin uyuşmazlık doğduğunda uygulanacak hükümler sırasıyla; CMR sigorta sözleşmesinin hükümleri (genel şart-özel şart), CMR Konvansiyonu hükümleri, MÖHUK ve MÖHUK çerçevesinde belirlenecek olan ulusal hukuk normlarıdır. Örneğin; uygulanacak hukuk Türk Hukuku ise, TTK'nun 850 ve devamı hükümleri uygulanacaktır.

Eğer uyuşmazlığın kaynaklandığı CMR sigorta sözleşmesi Türk Hukuku'na yabancılık unsuru taşıyor ise, uyuşmazlığa sırasıyla; CMR sigorta sözleşmesinin hükümleri (genel şart-özel şart), CMR Konvansiyonu hükümleri uygulanır.

### **3.3. CMR Sigortasının Uygulanma Şartları**

Bir taşıma sözleşmesinin CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için bazı şartlar gereklidir. Bu şartlar, bedel karşılığı yapılan bir taşıma sözleşmesinin bulunması, taşıma konusunun eşya olması, taşımanın belirli taşıtlarla kara yolunda gerçekleştirilmesi, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ile teslim edileceği yerin ayrı devlet sınırları içinde bulunması ve bunlardan en az birisinin CMR' ye taraf olmasıdır(CMR m. 1).

---

<sup>30</sup> KENDER, R. : Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, İstanbul 2001. s:43

### **3.3.1. Ücret karşılığında yapılan taşıma sözleşmesinin varlığı**

CMR m. 1/1'de, Konvansiyon'un, tarafların yerleşim yeri ve milliyetine bakılmaksızın, "eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla kara yolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye" uygulanacağı ifade edilmiştir. Bu hükümden de anlaşıldığı gibi CMR'nin uygulanabilmesi için bir taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir.

### **3.3.2. Taşıma konusunun eşya olması**

Bir taşıma sözleşmesinin CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için taşıma konusunun eşya olması gereklidir<sup>31</sup>. Ancak, eşya kavramı CMR' de tanımlanmamış fakat eşya olarak değerlendirilmeyen taşıma konularının uluslararası posta taşımaları gereğince yapılan taşımalar, cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımalar olduğu CMR m. 14/1'de düzenlenmiştir.

Türk taşıma hukukunda eşya kavramı, "taşınması mümkün ve maddî bir varlığı olan her şey" olarak tanımlanmaktadır<sup>32</sup>.

Taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturacak eşyanın sözleşmenin akdedildiği anda var olması gerekli değildir; sonraki bir süreçte imal edilecek malların da CMR'nin uygulama alanı kapsamındaki taşıma sözleşmesinin konusu olabilmesi mümkündür.

CMR m. 1/4'de belirtilenlerin dışındaki bir eşyanın taşınmasının CMR kapsamında olması için, mutlaka bir ticari değeri ya da sürüm olanağının bulunması gerekli değildir.

Bu durumda çöp, eski eşya gibi ekonomik değeri bulunmayan ya da

<sup>31</sup> Karayolları Taşıma Kanunu, madde 3: "İnsandan baska taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesnedir"  
[www.mevzuat.adalet.gov.tr](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr)

<sup>32</sup> ATABEK. R. : Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960. s:26

düşük ekonomik değerdeki taşımalar da CMR kapsamında değerlendirilebilir<sup>33</sup>.

### 3.3.3. Taşımanın taşıt aracılığı ile kara yolunda yapılması

CMR madde 1/2'de bu sözleşmenin uygulanması bakımından "taşıt" kavramı için, 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşmasının 4. maddesine atıf yapılmıştır. Buna göre, taşıt kavramına motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar dâhil edilmiştir.

Anılan maddede "Motorlu taşıt: Demiryolu üzerinde hareket edenlerle, elektrik hatlarına bağlı olanlar dışında, karayolu üzerinde normal olarak insan ve eşya taşımada kullanılan, kendinden hareket kabiliyetini haiz herhangi bir nakil aracıdır.

Bağlı taşıt: Römorkun bir kısmı motorlu taşıta bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının önemli bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde birbirine bağlanmış olan bir motorlu taşıtla ön dingili olmayan römorku ifade eder. Böyle bir römork *yarı römork* olarak da adlandırılabilir.

Römork: Bir motorlu taşıt tarafından çekilmek üzere tasarlanmış herhangi bir taşıttır". şeklinde tanımlara yer verilmiştir.

CMR kapsamındaki taşımaların karayolu ile yapılması gereklidir (CMR m. 1/1). Ancak bu durumun istisnası CMR m. 2'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya hava yoluyla yükün boşaltılmadan taşındığı hallerde CMR taşımanın tümü için uygulanır.

---

<sup>33</sup> KAYA, A. : Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslar arası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, s:311-333, İstanbul 1998. s:318, AYDIN, A. : CMR ye Göre Taşıyıcının Ziya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002. s:11.

Ancak, taşıma engeli halini düzenleyen 14. madde bu hükümde istisna tutulmuştur.

### **3.3.4. Taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı evletin ülkesinde bulunması**

CMR'nin uygulanabilmesi için gerekli bir diğer şart da, teslim alma yeri ile teslim etme yerinin farklı ülkelerde olmasıdır(CMR m. 1/1). Bu şart, CMR'nin uluslararası bir niteliği haiz olması ile ilgilidir. Ancak, taşıma sözleşmesinin taraflarının vatandaşlıklarının ve yerleşim yerinin bulunduğu yerin CMR'nin uygulanması açısından bir etkisi bulunmamaktadır(CMR m. 1/1).CMR'nin uygulanması için, teslim alma yeri ile teslim etme yerinin sadece iki farklı ülke olması ve bu iki ülkeden en az birinin akit ülke olması gereklidir<sup>34</sup>. CMR, uygulama alanına giren bir taşımanın devlet ya da kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı durumlarda da uygulanır(CMR m. 1/3).

## **3.4. CMR Sigortasında Taraflar**

### **3.4.1. Sigortacı**

CMR sigorta sözleşmesi, bir sigorta sözleşmesidir ve dolayısıyla bu sigorta sözleşmesinin bir tarafında sigortacı bulunmaktadır. Sigortacı, temelde; sigortacılık faaliyetinde bulunan sigorta ettiren veya sigortalının mâruz kalabileceği riske prim karşılığında güvence veren riskin sonuçlarını taşıyıcıdır<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> ÜLGEN, H. : Age s:6

<sup>35</sup> KUBİLAY, H. : Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, İzmir 2003. s:40; KARACAN, A.İ. : Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri, İstanbul 1994. s:79



Sigortacılar üzerlerine aldıkları riskleri Sigortacılık Kanunu'nun 3.maddesine göre kurulan ve aynı Kanun'un 4.maddesine uygun şekilde teşkilatlandırılan sigorta şirketleri ile üstlenirler.

S.K 'na göre Türkiye'de faaliyet gösterecek sigorta şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şirket şeklinde kurulmuş olması şarttır(SK m. 3).

Bununla birlikte, yabancı sigorta şirketlerinin de Türkiye'de faaliyette bulunması mümkün olup bu şirketlerin Türkiye'de faaliyet gösterebilme usul ve esasları Bakanlar Kurulu tarafından belirlenir. 03.08.2007 tarihli 26602 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Sigortacılık Sektöründeki Uluslararası Faaliyetlere İlişki Karar Bakanlar Kurulu kararı ile yabancı sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin ancak şube açma suretiyle faaliyet gösterebileceği belirtilmiştir<sup>36</sup>.

### **3.4.2.Taşıyıcı**

#### **3.4.2.1. Sigorta ettiren olarak**

CMR sigorta sözleşmesinin diğer tarafını sigorta ettiren oluşturmaktadır. Sigorta ettiren, taşıdığı riski, prim karşılığında sigortacıya devreden kişidir. Sigorta ettiren sigorta sözleşmesini imzalayarak sözleşmenin getirdiği yükümlülüklerle yükümlü olur.

Sigorta sözleşmesinden doğan haklar ve borçlar kendisine aittir; bununla birlikte haklar bazı durumlarda başkalarına devredilebilir. Ancak her durumda borçlar sigorta ettirene aittir.CMR sigortasında sigorta sözleşmesini akdeden, yani sigorta ettiren, taşıyıcıdır.Ancak taşıyıcı, CMR'nin uygulandığı bir taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı olmalıdır.

---

<sup>36</sup> SSUFK, BKK. 2007/12467-06.07.2007, RG. 03.08.2007/26602

### **3.4.2.2. Sigortalı olarak**

Sigortalı, rizikonun kendi üzerinde veya mal varlığında gerçekleştiği kişidir. Genelde sigorta sözleşmelerinde sigortalı ve sigorta ettiren aynı kişidir. Bazen sigorta sözleşmesi üçüncü kişi lehine yapılabilir. Bu şekilde yapılan sözleşmelerde borçlar yine sigorta ettirene ait olmakla birlikte haklar bu kişiye geçer ki, bu kişi sigortalıdır. Sigortalı, menfaatinin sigorta edilmiş olduğu ve rizikonun gerçekleşmesi sonucunda sigorta tazminatını isteme yetkisini haiz kişidir.

Kara yolu taşımacılığında çoğu durumlarda, taşıyıcı taşıma işini tek başına ifa etmez. Taşıma işinin yerine getirilmesinde yardımcı kişilerden ve alt taşıyıcılardan yararlanır. Taşıyıcı bu yardımcı fillerin davranışlarından da sorumludur (CMR m. 3, TTK m.879). Ancak taşıyıcı, başka kişilerin yardımı ile taşıma işini ifa etmiş olsa dahi, sigorta ettiren olmakla birlikte aynı zamanda sigortalıdır. Kaldı ki taşıyıcı, TTK m.850/2'de ücret mukabilinde yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimse olarak tanımlanmıştır. Taşıyıcı sayılması için taşıma işini bizzat kendisinin ifa etmesi şartı aranmamıştır.

### **3.5. CMR Sigortasında Sigortalanabilir Menfaat**

Sigorta ettirmek istenen mal varlığı ile sigortalı arasındaki değer ilişkisine menfaat<sup>37</sup> denir. TTK'nun Sigorta Hukuku'nu düzenleyen altıncı kitabının ikinci kısmında yer alan mal sigortalarından kıyasla; zarar sigortalarında menfaat, 1453.üncü maddede: "rizikonun gerçekleşmesinde menfaati bulunanlar,bu menfaatlerini mal sigortası ile teminat altına alabilirler" şeklinde tanımlanmıştır. Bu hükümdeki "mal sigortası" kavramı CMR sigortası açısından ele alındığında, CMR kapsamında "taşıma sözleşmesinin konusunu teşkil eden taşınan eşyanın riziko kapsamında sigorta ile teminat altına alınması olarak değerlendirilebilir.

<sup>37</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 175; KUBİLAY, H.: Age s. 53.

Sigortalanabilir menfaatin doğumuna sebep olan tehlikeli olay, taşınan eşya üzerinde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla; menfaat objesi taşınan eşya ve taşıma işini gerçekleştiren taşıyıcı ise CMR taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı ile taşınan eşyalar arasında ekonomik bağı kurabilmek mümkündür. Böylelikle taşıyıcının CMR taşıma sözleşmesi nedeni ile doğacak sorumluluğunu sigortacıya devretmek hususunda meşru<sup>38</sup> ve para ile ölçülebilir<sup>39</sup> bir menfaati olduğu açıktır.

TKK' nun anılan maddesi sigorta sözleşmesinin kurulma anı açısından kıyasen uygulandığında; CMR sigorta sözleşmesinde menfaat ilişkisinin bulunmaması halinde sigorta sözleşmesi hükümsüz sayılacaktır.

### **3.6. CMR Sigortasının Sigorta Hukuku İçindeki Yeri**

CMR kara yolları ile uluslararası eşya taşınmasını esas alan bir konvansiyon olduğu için, CMR sigortası hem mal sigortaları kapsamında bir nakliyat sigortası hem de taşıyıcının yük üzerinde kendi sorumluluğunu güvence altına alan, rizikolara karşı teminat sağlayan bir sorumluluk sigortası olarak değerlendirilmedi.

CMR Konvansiyonu her ne kadar karayolu ile yapılan uluslar arası taşımalara uygulansa da bu kapsamda bir taşıma sözleşmesinin akdedilmesine rağmen, yolculuğun bir kısmında yüklerin deniz ya da hava yolu ile taşındığı durumlarda da CMR'nin uygulanması mümkündür. Yükün bir kısmının deniz ya da hava yolu ile taşınması sırasında taşıyıcının sorumluluğu doğduğunda, CMR hükümlerinin dikkate alındığı hallerde de CMR sigortasına kara sigortası hükümleri uygulanır. Taşıyıcının sorumluluğuna CMR'nin uygulanmadığı hallerde ise, bu sorumluluğun CMR sigortası ile teminat altına alınması mümkün değildir.

---

<sup>38</sup> NOMER, C. / YUNAK, H. : Sigortanın Genel Prensipleri, İstanbul 2000.s:64

<sup>39</sup> SAYHAN, İ. : Sigorta Sözleşmelerinin Konusu, Ankara 2001.s:83

### **3.6.1. Türk Ticaret Kanunu'nunda Sorumluluk Sigortası ve CMR Sigortası**

14.02.2011 tarihli Resmi Gazete ile yayımlanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sigorta Hukuku'nu düzenleyen altıncı kitabında sigortalar mal ve can sigortaları olarak iki bölüme ayrılmıştır. Bu ayırım içerisinde 1453üncü ve devamı maddelerde zarar sigortaları, mal sigortaları ve sorumluluk sigortaları şeklinde; 1487inci ve devamı maddelerde düzenlenen can sigortaları ise, hayat sigortası-kaza sigortası hastalık ve sağlık sigortası şeklinde sınıflandırılmıştır.

CMR sigortasına genel olarak mal sigortalarına ilişkin hükümlerin uygulanacağı söylenebilir. Zira;mal sigortalarının konusu taşınır ya da taşınmaz mal, maddi varlığı olmayan mallar (markalar, bulucu hakları, fikrî haklar vs.), bunlara ilişkin hak ve alacaklar üzerindeki para ile ölçülebilen menfaat ilişkisidir. Sigortacının teminat yükümlülüğü, korkulan olayın sigortalı malın üzerinde gerçekleşmesi neticesinde ortaya çıkan zararı tazmin etmesidir.

Ancak her ne kadar CMR sigortalarının mal sigortaları kapsamında değerlendirilebileceği düşünülse de bu sigortanın konusu aslında bir mal değil, sorumluluktur. İş bu nedenle TTK sistematüğinde CMR sigortası zarar sigortaları arasında 1473.madde de düzenlenen sorumluluk sigortası içinde değerlendirilir.

Sorumluluk sigortalarının kapsamını düzenleyen 1473.madde: "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." hükmünü amirdir. Bu maddeden hareketle CMR Sigortasında sigortacı, taşıyan ile akdettiği sigorta sözleşmesiyle teminat altına aldığı menfaatleri,

riskin gerçekleşmesi halinde sigorta poliçesi kapsamında ödeme yükümlülüğü altındadır.

TTK'nun sorumluluk sigortalarını düzenleyen 1453uncü maddesinin ikinci fıkrası: "sigorta ettirenin yanında çalıştırdığı 3.kişilerinde 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" hükmünü amirdir. Bu madde kıyasen bir sorumluluk sigortası türü olan CMR sigortasına da geniş yorum ilkesiyle kıyasen uygulanırsa, sigorta ettirenin yanında çalıştırdığı; temsilcisi, işletmesinde çalışanların sebep olmuş olduğu zararında bu sigorta kapsamında teminat altına alındığı çıkarılabilir ne var ki CMR Sigorta Genel ve Özel Şartlarında aksine bir şart bulunmasın. Kaldı ki; CMR Konvansiyonu'nun 3.maddesinde sözleşmenin uygulanması bakımından taşıyıcının, yanında çalıştırdığı ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olduğu dikkate alındığında bu hüküm TTK'nun 1453/2 maddesi ile paralel uygulama alanı bulacak ve taşıyıcının sigorta rizikosu geniş kapsama ulaşacaktır.

Sorumluluk sigortalarında, gerçekleşen riziko ile, sigortalının 10 gün içinde hasarı sigortacıya bildirim yükümlülüğü vardır. Bu bildirim üzerine ya da TTK'nun 1478.maddesine istinaden zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurması ile aynı kanunun 1427.maddesinde düzenlenen sigorta tazminatı aynen ve yahut nakden ödenir.

Sigortacının zararı tazmin yükümlülüğü sigorta konusunu olayın vuku bulmasından itibaren 10 yıl içinde zaman aşımına uğramaktadır(TTK m.1482)

Sorumluluk sigortalarına uygulanacak hükümler, TTK'nun 1485.maddesine belirtilmiştir. Sorumluluk sigortalarına genel hükümlerle birlikte, 1454 üncü ve 1458 inci maddeler, 1466 ncı maddenin birinci fıkrası ve 1471 inci madde de uygulanacaktır. Buradan hareketle; 1454üncü maddede başkası lehine sigorta, 1458inci maddede geçmişe etkili sigorta, 1466 ncı maddede de müşterek sigorta düzenlenmiştir.

Başkası lehine sigortada; sigorta ettiren, 3.kişinin menfaatini onun adını belirterek yada belirtemeden sigorta ettirir. Sigortalı olan 3.kişi hakkında tereddüt olması halinde, sigorta ettirenin kendi adına fakat 3.kişi lehine hareket ettiği kabul edilerek, sigortalı 3.kişinin sigorta sözleşmesindeki haklardan yararlanması sağlanır. (TTK m.1454)

Geçmişe etkili sigortada ise; sigorta sözleşmesinin yapılmasından önceki bir tarihten itibaren sigorta koruması sağlanır. Bu sigortayı düzenleyen maddenin ikinci fıkrasına göre; ancak; rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme ihtimalinin ortadan kalkmış olduğu, sözleşmenin yapılması sırasında, sigortacı ile sigorta ettiren ve sigortadan haberi olmak şartıyla, sigortalı tarafından biliniyorsa sözleşme geçersizdir. Rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme ihtimalinin ortadan kalktığından sigorta ettiren veya sigortalı tarafından bilinip sigortacı tarafından bilinmediği durumlarda, sigortacı sözleşme ile bağlı olmamakla birlikte, ödenmesi gereken primin tamamına hak kazanır. (TTK m.1458)

Müşterek sigortada ise; Bir menfaat birden çok sigortacı tarafından aynı zamanda, aynı süreler için ve aynı rizikolara karşı sigorta edilmişse, yapılan birden çok sigorta sözleşmesinin hepsi, ancak sigorta olunan menfaatin değerine kadar geçerli sayılır.

Bu takdirde sigortacılardan her biri, sigorta bedellerinin toplamına göre, sigorta ettiği bedel oranında sorumlu olur.

Sözleşmelere göre sigortacılar müteselsilen sorumlu oldukları takdirde, sigortalı, uğradığı zarardan fazla bir para isteyemeyeceği gibi, sigortacılardan her biri yalnız kendi sözleşmesine göre ödemekle yükümlü olduğu bedele kadar sorumlu olur. Bu hâlde ödemede bulunan sigortacının diğer sigortacılara karşı haiz olduğu rücu hakkı, sigortacıların sigortalıya sözleşme hükümlerine göre ödemek zorunda oldukları bedeller oranındadır (TTK m.1466). CMR Sigortalarına, sorumluluk sigortalarına uygulanacak genel hükümler dışında, yukarıdaki özel hükümlerin uygulanması mümkündür, zira geçmişe etkili sigorta, başkası lehine sigorta ve müşterek sigorta ya ilişkin düzenleme CMR Konvansiyon'unda bulunmamaktadır.

### **3.6.2. Mali sorumluluk sigortası kapsamında CMR Sigortası**

Birinci bölümde de üzerinde durulduğu üzere, sorumluluk sigortaları, sorumluluğu taşıyan kişilerin sorumluluk sigortası primlerini ödemeleri karşılığında, sorumluluğu ortaya çıkaran riskin gerçekleşmesi sonucunda oluşan zararın tazmininin sigortacı tarafından karşılandığı sigorta türüdür. Sorumluluk sigortası ile sigorta ettiren, kendi fiilinin mal varlığını azaltıcı sonuçlarını; mağdur (üçüncü kişi), sorumluluğu taşıyan kişinin mal varlığını aşan zararları teminat altına almaktadır.

CMR sigortasıyla teminat altına alınan, taşıyıcının CMR'nin uygulama alanında yer alan taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu olduğu için CMR sigortasının bir sorumluluk sigortası olduğuna şüphe yoktur.

Ayrıca CMR sigortası, sorumluluk sigortasının zorunlu ve isteğe bağlı sigorta olması açısından tabii tutulan ayırımı; Konvansiyon kapsamında yapılacak taşımanın muhakkak akit devletlerden birinde gerçekleşmesi zorunluluğu sebebi ile uygulamada zorunlu sorumluluk sigortası haline dönüştürmüştür.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **CMR SİGORTASINDA KORUMA (HİMAYE)**

Bir sorumluluk sigortası olan CMR sigortası, taşıyıcının sorumluluğunun yol açtığı zararları teminat altına alan bir sigortadır. Taşıyıcının ancak CMR Konvansiyonu'ndan doğan sorumluluğu CMR sigortası kapsamındadır<sup>40</sup>.

CMR sigortasında taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hallerin somut bir şekilde tespiti bir hayli güçtür. Bu nedenle CMR de sorumluluk doğuran haller konusunda sınırlı davranılmayarak, taşıyıcının sorumluluğu genel bir hüküm olan 17/1 madde ile düzenlemiş ve sorumluluğa dâhil diğer hususlar ve ayrıca, bu hallerin taşıyıcının sorumluluğuna yol açmayacağı hallerin açık bir şekilde belirtilmesi yolu tercih edilmiştir. Bu düzenlemeler ve CMR kapsamında olmayan taşımalar, CMR sigortası himayesi kapsamını belirlemede önemli bir rol oynamaktadır. Böylelikle, öncelikle CMR, daha sonra CMR sigorta sözleşmesi kapsamındaki bir taşıma dolayısıyla taşıyıcının CMR kapsamında sorumluluğu doğmuş ve bu sorumluluk hali CMR sigorta sözleşmesinde de riziko olarak belirlenmiş ise sigortacının sigorta himaye borcu doğacaktır. Taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hareketler, yardımcıların ya da müteakip taşıyıcıların da davranışları neticesinde ortaya çıkmış olabilir. Bu hallerde de taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olacaktır.

CMR sigortasının konusunun, mahiyetinin ve kapsamının düzenlendiği resmi bir genel şart söz konusu değildir. Bu nedenle tarafların iradeleri CMR

---

<sup>40</sup> ÜLGEN, H. : Age s:114, BALCI,O. : CMR (Taşıyıcı Mali Mesuliyet Sigortaları), Sigorta Dünyası,1983-S 279, s:9, KAYA, A : CMR Sigortası,Ergon A.ÇETİNGİL ve Rayegân KENDER'e 50.yıl Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, s: 807-819, İstanbul 2007.s:813-815



sigorta sözleşmesinin konu, mahiyet ve kapsamının belirlenmesinde ön planda olmalıdır. Tarafların hür iradeleri ile CMR sigortası sözleşmesindeki sorumluluk hallerini, sorumluluğun süresi ve kapsamı kararlaştırılabilmektedir.

Ancak, sigorta sözleşmesinin kapsamı ve mahiyeti ile ilgili olarak belirlenen hususların gerek sorumluluk sigortasının gerekse CMR'nin emredici hükümlerine aykırı olmaması gerekir.

#### **4.1. CMR Sigortasında Himayenin Başlaması**

CMR sigortasında sigortacının riziko taşıma borcunun doğduğu an tüm sözleşmelerde olduğu gibi sözleşmenin akdedildiği andır. Ancak sigortacının sorumluluğu, TTK'nun 1431/3 maddesi kapsamında primin veya ilk taksitin ödendiği tarihten başlar.

Bunun tek istisnası, mülga Kanununun 1295. maddenin 4.fıkrası ve 6102 sayılı TTK'nun 1431inci maddesinde düzenlenmiştir. Anılan madde:".... Karada ve denizde eşya taşıma işlerine ilişkin sigortalarda sigorta primi, poliçe henüz düzenlenmemiş olsa bile, sözleşmenin yapıldığı anda ödenir." hükmünü amirdir. Buradan hareketle; tür sigortalarda sigortacının sorumluluğu, akdin yapıldığı andan başlayacağı gibi, sigorta primi de henüz poliçe tanzim edilmemiş olsa bile o anda muaccel olacaktır. Ancak CMR sigortası bir sorumluluk sigortası olduğundan yukarıdaki istisnai düzenlemenin uygulanması söz konusu değildir, CMR sigortasında, sigortacının sorumluluğunun primin veya ilk taksin ödendiği tarihte başlar.

#### **4.2. CMR Sigortası ile Himaye Edilen Riziko ve Türleri**

Öğretideki genel kabul gören tanımıyla "riziko", genel kabul görmüş tanımlamaya göre, gerçekleşmesi muhtemel ya da gerçekleşmesi kesin olmakla birlikte ne zaman gerçekleşeceği belirsiz olan, zarar veya olmayan bir

hal doğuran olaylardır<sup>41</sup>.

Olayların riziko niteliğinde olabilmesi için, gerçekleşmesinin münhasıran insan iradesine bağlı olmaması, tesadüfe bağlı olması gerekmektedir.

CMR sigortasında riziko, taşıyıcının mal varlığının pasifini oluşturan ya da artıran sorumluluk halleridir. Taşıyıcının bütün sorumluluğunu içeren bir sigorta sözleşmesinin meydana getirilmesi sorumluluk ve tehlike hallerinin öngörülememesi nedeni ile imkânsız olduğundan bu haller CMR' de düzenlenmiş olup, taşıyıcının sorumluluğunu doğurmaktadır<sup>42</sup>.

CMR Sigortasında teminat kapsamında, sigorta korumasına alınan riziko türleri Konvansiyonun taşıyıcının sorumluluğu hükümleriyle yakından ilişkilidir. Zira; bu sigortada sayılan rizikolar arasında, eşyanın tam veya kısmen zıyayı, eşyanın hasarlanması, taşıma araçlarındaki noksanlık veya eksiklik, sigorta ettiren taşıyıcı tarafından görevlendirilenlerin kusurları sebebi ile doğan hasarlar ve CMR Sigorta Poliçesinde belirtilen diğer rizikolar sayılmaktadır. Türkiye de CMR Sigortası ve Poliçe Genel ve Özel şartlarının oluşmasına kaynak oluşturan L'loyd's<sup>43</sup>a göre rizikolar belirlenmiş ve teminat kapsamı saptanarak uygulanmıştır.

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

Genel Şartların 2. maddesi; "Sigortacılar poliçede yazılı olan veya zeyl ya da başka şekilde ifade dilen hüküm, şerait, sorumluluk sınırlamaları ve istisnalar çerçevesinde, sigortalının "Kara yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR)"ki -bundan böyle Konvansiyon diye adlandırılacaktır-

<sup>41</sup> ATABEK. R. : Sigorta Hukuku, İstanbul 1950 s:6, OMAĞ, M.K. : Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu, İstanbul 1985.s:9

<sup>42</sup> ÜNAN, S. : İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko,(Sorumluluk Sigortası). İstanbul 1998 s:27

<sup>43</sup> Lloyd's, uluslararası bir sigorta piyasası ve dünya gemicilik bilgilendirme merkezidir. Burada,underwriter adı verilen kişiler, kâr ve zararı kendilerine ait olmak üzere ve birbirleriyle rekabet eden bir düzen içinde sigorta teminatı vermektedirler. Bu kişilerin, gerek Lloyd's üyeliğine seçilmeleri, gerekseçalışmaları sıkı koşullara bağlıdır"

şartlarına uygun olarak elde ettiği taşıyıcılıktan doğan hukukî sorumluluğunu temin eder. Bu hukuki sorumluluk, sigortalıya ait araç ve /veya treyler ve/veya konteynerlerde (sigortalının himaye nezaret veya kontrolündeki sevkiyat dahil) ..... deki gümrük ve gümrüklerden gümrük veya gümrüklere "Custom(s) to Custom (s) (araç ve/veya teryler ve /veya konteynerlerin mühürlendiği gümrük veya gümrüklerden , mühür veya mühürlerin söküleceği final gümrük veya gümrüklerine kadar) veya herhangi bir adresten adrese ( İtalya, İran, Irak, Kuzey ve Güney Yemen.... hariç. Fakat daha önce sigortacıların olurunun alınması ve tespit ve tayin edilecek sürprimin<sup>44</sup> ödenmesi teminata dahil olabilir) taşıma halinde olan (yükleme, boşaltma, ambalajlama ve ambalajdan çıkarma işlemlerinden biri veya herhangi bir kaçı sigortanın sorumluluğu altında ise bu risklerde dahil ) ve normal taşıma esnasında geçici olarak araçlara ve/ veya treylere veya bunların üzerinde olan veya olmayan konteynerleri konan veya boşaltılan eşya ve malların uğrayacağı ziya ve hasarlarla ilgilidir. Sorumluluk süresi dışında kalan bilimum taşıma iş bu sigorta teminatından kesinlikle hariçtir, kayıtlarını koyarak sigortanın hududunu saptamıştır <sup>45</sup>.

#### **4.2.2. Lloyd's a Göre CMR Sigorta Poliçesi Özel Şartları Kapsamında Olan Teminatlar**

Teminatın kapsamının tanzim edildiği 2. maddede; " sigortacının iş bu poliçede yazılı olan veya zeyil şeklinde ifade edilen hüküm şerait, sorumluluk sınırlamaları ve istisnalar ve ilişik Genel Şartlar çerçevesinde sigortalının CMR Şartlarına uygun olarak eda ettiği taşıyıcılıktan doğan hukuki sorumluluğunun temin edildiği," "bu hukuki sorumluluğun sigortalıya ait araç ve / veya treyler ve/veya konteynerlerde (sigortalının kontrolündeki sevkiyat dahil) herhangi bir adresten adrese taşıma halinde olan ve normal taşıma sırasında geçici olarak araçlarla ve/veya treylerle veya bunların üzerinde olan eşya ve malların ziya ve hasarlarla ilgili bulunduğu", sigortanın aynı zamanda teminat kapsamı içine giren bir hasarın önlenmesi veya azaltılması için yapılan zaruri

<sup>44</sup> Sigortacının normal prim ile sigorta edemediği rizikolar için sigortalıdan istediği ek ücrete "sürprim" denir.

<sup>45</sup> KAHYA, M. : Age s:79

masraflar ve sigortalıya karşı yapılan haksız isnatlarda verilmiş olan kuvertür limitleri içinde konun müdafaası için yapılan masrafları da kapsadığı hüküm altına alınmıştır<sup>46</sup>.

### **4.3. CMR Sigortasında Rizikonun Sınırlandırılması**

Teminat altına alınan rizikolar çeşitli açılardan sınırlanmaktadır. CMR sigortasında taşıyıcının sorumluluğunu riziko olarak kabul etmek CMR'deki sorumluluk sistemi ile bağdaşmamaktadır; çünkü, taşıyıcı gerek kişi, gerekse bu sıfatı dolayısıyla birçok tehlike ile karşı karşıyadır ve sigorta, iktisadî olarak öngörülemez birçok tehlikeyi teminat altına alamamaktadır. Bu nedenle CMR sigortasında teminat altına alınan rizikolar, CMR sigortasının niteliğinden ve tarafların iradesinden doğan sınırlamalar ile varlık kazanır.

Sorumluluk sigortasının belirli zaman dilimi ve belirli yer ile sınırlanması mümkündür. İşte bu sınırlamalar "birinci riziko sınırlaması"; bu sınırlamalar çerçevesinde koruma kapsamında olan hallerin bazılarını sigortanın kapsamı dışında tutmaya yarayan, genel şartlarda yer alan "istisna hükümleri" aracılığı ile gerçekleştirilen sınırlamalar ise, "ikinci riziko sınırlaması" olarak adlandırılır<sup>47</sup>. Birinci riziko sınırlaması kapsamında; riziko konu, zaman ve yer açısından sınırlandırılırken; ikinci riziko sınırlaması adı altında taşıyıcının CMR kapsamı dışı bırakılan haller belirlenmiştir. CMR'nin kapsamında olmayan bu halleri CMR sigortasına dâhil etmek mümkün değildir. Bununla birlikte, CMR kapsamında olsa dahi, tarafların sözleşmede bazı taşıma konularını istisna tutmaları ve bu şekilde riziko istisnası olarak düzenlemelerinde bir sakınca bulunmamaktadır. Örneğin, taraflar, CMR sigorta sözleşmesi ile sebze, meyve taşımalarını sigorta himayesi kapsamına dâhil etmeyebilirler. Bu durumda tarafların sigorta sözleşmesi ile teminat dışı bıraktıkları hususların gerçekleşmesi halinde taşıyıcının CMR kapsamında sorumluluğu doğsa dahi, sigortacının himaye borcu doğmayacaktır.

---

<sup>46</sup> KAHYA, M. : Age s:99

<sup>47</sup> ÜNAN,S. : Age s:65

### **4.3.1.Rizikonun konu bakımından sınırlandırılması**

CMR sigortasında sözleşmenin konusu taşıyıcının sorumluluğudur. Ancak sadece CMR’de sayılan haller bu sorumluluk kapsamında olup, taşıyıcının her sorumluluğunu sözleşmenin konusu olarak kabul etmek mümkün değildir. Bu, CMR sigortasının niteliğinden kaynaklanan bir sınırlamadır. Aynı zamanda sigorta sözleşmesinin tarafları bunu da sınırlandırıp taşıyıcının CMR’den kaynaklanan tüm sorumluluğunun değil, sadece belirli sorumluluk hallerinin teminat kapsamına dâhil olacağını kararlaştırabilirler.

Taraflar, her ne kadar sözleşme serbestisi çerçevesinde hareket edebilirlerse de; sigorta ettirenin TTK’nun 1477 madde kapsamında sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmemesinden doğan zararları dahi sigortacı tarafından tazmin edileceğini kararlaştırmaları hem TTK’nun 1429/1 ve 1452inci maddelerine hem de sigorta hukukunun sistematığına aykırıdır. Ancak; sigortacının, sigorta ettirenin, sigortalının ya da fiilleri ile hukuken sorumlu buldukları kimselerin kusurlarından doğan hasarları tazmin ile yükümlü olmayacağına ilişkin anlaşmaya varmalarını mümkündür.

### **4.3.2.Rizikonun zaman bakımından sınırlandırılması**

CMR Sigortasında himayenin primin ödendiği tarihten itibaren başlayacağı dördüncü bölümün birinci başlığında izah edilmişti. Sigortacı, primin ödendiği tarihte gerçekleşen rizikolardan sorumluyken, tarafların bunun aksini kararlaştırabilmeleri mümkündür<sup>48</sup>. Ancak, sigortacının rizikonun gerçekleşmesinden sigortacının sorumlu tutulduğu zaman dilimi, sigorta sözleşmesinin akdedildiği, akdedilmesinden önceki ya da sonraki bir süreçte de başlayabilir. Bu bağlamda; CMR Sigorta Sözleşmelerinde üç tür süre

---

<sup>48</sup> ÜNAN, S. : Age s:99.

bulunmaktadır<sup>49</sup>. Bunlardan "maddi sürede", sigortacının himaye ediminin başladığı ve sigorta himayesine dâhil rizikoların gerçekleşebileceği zaman dilimi söz konusudur. "Şekli sigorta süresinde" ise; sigorta, formel olarak sözleşmenin akdedilmesi ile yani, sigortacının kabul beyanının, icapta bulunan sigorta ettirene varması ile başlar ve sigorta sözleşmesinin sona ermesine kadar devam eder. Bu süre, tazminat sigortalarında genelde bir yıl olarak kararlaştırılır.

Bir diğer tür ise, "teknik süre"dir ve bu süre, prim borcunun devam ettiği zaman parçası olup, sigortacının sorumluluğu primin veya ilk taksitin ödendiği tarihten başlamaktadır.

#### **4.4. Rizikonun yer bakımından sınırlandırılması**

Rizikonun yer bakımından sınırlanması zorunlu ve isteğe bağlı olarak gerçekleşmektedir. CMR sigortasında yer bakımından yapılan en önemli sınırlama karadan yapılan taşımalardır. Bununla birlikte, yolculuğun bir kısmında taşınan eşya boşaltılmaksızın taşımanın deniz yolu ile ya da hava yolu ile yapılması da mümkündür. CMR m. 2/1 maddesine istisnaen uygulanan 14.maddede; taşıyıcının denizde ve havada taşıma esnasında sorumluluğunun doğması halinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hususlar için CMR hükümlerine bakılacağı düzenlenmiştir.

Öte yandan taraflar CMR sigortasının konusunu belirli yerlere yapılan taşımalar olarak belirleyebilirler. Böyle bir durumda isteğe bağlı sınırlama söz konusu olup, sözleşmede kararlaştırılan yerler haricindeki yerlerde meydana gelecek taşımalarda riziko meydana gelir ise, sigortacının himaye borcu doğmayacaktır. Ayrıca, CMR sigortasında, tarafların belirli yerlere yapılan taşımaları teminat kapsamına dâhil etmemeleri mümkündür.

---

<sup>49</sup> KENDER, Age s. 187-188.

#### **4.5. CMR Sigortasında Rizikonun Gerçekleşmesi ve Sigortacının Tazmin Yükümlülüğünün Doğması**

CMR sigortası bir sorumluluk sigortası olduğu için rizikonun gerçekleşmesi hususunda çeşitli görüşler<sup>50</sup> mevcuttur. Bu görüşlerin başlıcaları "sorumluluğa yol açan davranış görüşü", "zarar olgusu görüşü", "talep görüşü", "kombinasyon görüşü", "talebin kesinleşmesi görüşü", "yaygın sigorta olayı görüşü"dür. "Sorumluluğa yol açan davranış" görüşüne göre, sorumluluk hukuku bakımından zararın sebebi niteliğindeki davranış rizikoyu oluşturur. Kusur sorumluluğunda kusurlu eylem veya kaçınma, kusursuz sorumlulukta sigorta ettirenin sorumluluğunu gerektiren olay rizikodur. "Zarar olgusu görüşüne" göre, riziko zarar meydana geldiği anda gerçekleşir. "Talep görüşüne" göre ise, riziko zarar gören alacaklı tarafından sigorta ettiren aleyhine talepte bulunulduğu anda gerçekleşmektedir.

"Kombinasyon görüşüne" göre, sigorta ettirene karşı ileri sürülen tazminat talebinin haklı olması durumunda zarar olgusu, haksız olması durumunda da talep olgusu rizikoyu oluşturmaktadır. "Yaygın riziko görüşüne göre" ise, sorumluluk sigortalarında riziko, sorumluluğa yol açan davranış ile üçüncü kişinin sigorta ettirenden talepte bulunduğu an arasındaki süreçte yayılmıştır. CMR sigortası açısından, rizikonun gerçekleşmiş olarak kabul edilebilmesi için, bir zararın doğmuş olması gereklidir. Bu zarar, taşıyıcının CMR kapsamındaki sorumluluğundan kaynaklanmalıdır. TTK'da da sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşme anına rizikonun gerçekleştiğini ihbar yükümlülüğü kapsamında TTK m. 1446'da düzenlenmiştir. Bu hükme göre, ihbar yükümlülüğü, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesinde kararlaştırılan rizikonun gerçekleştiğini haber aldığı tarihten itibaren başlamaktadır. Bu süre sorumluluk sigortalarında, "Üçüncü kişinin sigortalıya karşı dava açması halinde, sigortacıyı sigortalının müdafaasına yardım etmeye mecbur tutan

---

<sup>50</sup> ULAS, I. : Age s:455-654

sorumluluk sigortalarında sigortalının tebligat üzerine davayı öğrendiği”, “Sigortalının üçüncü kişiye vereceği tazminatın sigortacı tarafından ödenmesine ait sorumluluk sigortalarında ise, hakkındaki mahkeme kararının kesinleştiğini sigortalının öğrendiği veya dava olmaksızın yahut dava neticesi beklenmeksizin üçüncü kişiye sigortalının para ödemiş olması halinde parayı ödemiş olduğu tarihten başlar”.

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

CMR kapsamında ortaya çıkan zararın tazminine ilişkin hükümler Konvansiyon'un 23-29. maddelerde düzenlenmiştir. Bu hükümlerde taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararların tazmininin hesaplanması, tazminatın üst sınırları, üst sınırları aşan durumlar ve sorumluluğun sınırının uygulanmadığı hükümler ifade edilmiştir.

CMR Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde zıya, hasar ve gecikmenin tazmininin BK'nun 50/2 maddesi uyarınca “aynen tazmin” şeklinde yapılabilmesi mümkün değildir. Bu sonucun gerek CMR'nin tazmine ilişkin hükümlerinde eşyanın değerinden bahsedilmesinden gerekse düzenlenen üst sınırın “nakden tazmin” durumuna ilişkin hesaplamanın düzenlenmesinden çıkarılabildiği mümkündür. Böylelikle CMR' de düzenlenen sorumluluk hallerinin neticesinde ortaya çıkan zararın tazmininin nakden yapılacağı söylenebilir<sup>51</sup>.

CMR sigortasında sigortacının himaye borcu, diğer zarar sigortalarında olduğu gibi, âzamî bedel nispetince zararın giderilmesidir. Tazminatın kapsamını belirleyebilmek için de taşıyıcının sorumluluğu neticesinde ödemekle yükümlü olduğu bedelin tespiti gereklidir.

---

<sup>51</sup> AYDIN, Age s:111.



Bu açıdan sorumluluk sigortasında sigortacının rizikoların gerçekleşmesi neticesinde meydana gelen tüm zararları sınırlı bir meblağ olmaksızın karşılayacağı düşüncesi, sigorta tekniği açısından mümkün olmadığı gibi, bir sözleşme olan sigorta sözleşmesi açısından da gabin teşkil eder ve bu durum sigortacının riziko taşıma borcunun (himayenin) sınırlandırılmasını gerekli kılar<sup>52</sup>. "Himayenin sınırlandırılması", "riziko sınırlandırılmasından farklıdır. Riziko sınırlandırılmasında, sigortacının taşıdığı rizikolar sınırlanmakta iken, himayede riziko gerçekleştikten sonra ödemekle yükümlü olduğu bedel sınırlanmaktadır.

Diğer yandan Sigorta Hukukunda sebepsiz zenginleşmenin önlenmesi işlevine yönelik en önemli ilke olan "sigorta değerinin sigorta bedeline eşit olması"<sup>53</sup> ilkesi aynı zamanda himayenin kapsamı için temel bir sınır niteliğindedir. Ancak, bu ilkenin sorumluluk sigortaları açısından ayrıca irdelenmesi gereklidir. Sigorta değeri, sigorta sözleşmesindeki menfaatin değerini; sigorta bedeli ise, riziko gerçekleştiğinde sigortacının ödemekle yükümlü olduğu azami bedeli ifade eder. Sigorta bedeli, sigorta poliçesinde gösterilen bedeldir. Sorumluluk sigortalarında sigorta değerini riziko gerçekleşmeden tespit etmek mümkün değildir; çünkü, sigortalının teminat kapsamında hangi rizikodan dolayı sorumluluğunun doğacağını, sorumluluğuna yol açan rizikonun ne miktarda zarara yol açacağı ancak tahmin edilebilir.

Ayrıca, bu nedenle, sorumluluk sigortalarında poliçede gösterilen sigorta bedeli de herhangi bir ölçüye bağlı kalınmaksızın, sigortacı ile sigorta ettirenin serbest iradeleri ile belirlenen tahmini bir bedeldir. Sorumluluk sigortasında gösterilen bu bedel, sigortacının ifa ile yükümlü olduğu ediminin azami haddini teşkil eder<sup>54</sup> Belirgin bir menfaat değeri bulunmadığı için, sorumluluk sigortalarında sigorta bedelinin sigorta değerine eşit olmadığı

---

<sup>52</sup> ERDİL, E. : Age s:329

<sup>53</sup> AKINCI, Z. : Age s:88

<sup>54</sup> KENDER, Age s. 9.

durumlardan olan eksik sigorta<sup>55</sup>ya da aşkın sigorta<sup>56</sup>da söz konusu değildir<sup>57</sup>. CMR, kendi içerisinde taşıyıcının sorumluluğu neticesinde ödenecek tazminat miktarını sınırlamaktadır (CMR m. 23/3; 25/2; 23/5). Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlanması ile sigortacının ödeyeceği tazminat miktarı da sınırlanmaktadır. Çünkü sigortacı, sigorta bedeli nispetince, ancak taşıyıcının sorumluluğu neticesinde ortaya çıkacak zararı ödeme borcu altındadır.

---

<sup>55</sup> KENDER, Age s. 9.

<sup>56</sup> CAN, M. : Sigorta Hukuku, Ankara 2005. s:64

<sup>57</sup> SAYHAN, İ. : Age s:160

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **BİR SORUMLULUK SİGORTA TÜRÜ OLAN CMR SİGORTASININ YARGI KARARLARI IŞIĞINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

5.1. Yargıtay Özel Daire 19.3.2002 T. 2001/10688 E. 2002/2513 K. sayılı kararda; uluslar arası kara taşımacılığında kaynaklanan uyuşmazlıklarda TTK.'nun taşımaya ilişkin hükümlerinin değil, bu tür taşımaların uluslar arası bir anlaşma olan CMR (Eşyaların Karayolundan Uluslar arası Nakliyat İçin Mukavele Sözleşmesi) hükümlerine göre çözümlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Dava konusu taşıma uluslar arası bir taşımadır. İş bu nedenle; 30.10.1995 Türkiye'nin taraf olduğu CMR Konvansiyonu T.C. Anayasası'nın 90 ncı maddesinin son fırcası hükmüne göre kanun hükmünde olduğundan ; dava konusu taşıma için TTK.nun taşımaya ilişkin hükümleri halen yürürlükte ise de, uluslar arası taşımalar bakımından daha sonra yürürlüğe giren ve bir iç hukuk kuralı haline gelen CMR Konvansiyonu'nun öncelikle olarak uygulanması gerekmektedir. Yargıtayca anılan Konvansiyon hükümleri dışlanarak, yasal olmayan gerekçelerle TTK.nun taşımaya ilişkin hükümlerine göre hüküm kurulması hukuka aykırı olduğundan karar bu nedenle bozulmuştur.

5.2. Yargıtay Özel Daire 14.09.2004 T. 2003/13620 E. 2004/8276 K. sayılı kararında CMR'ya tabi taşımalarda TTK. Hükümlerinin değil, anılan anlaşma hükümlerinin uygulanması gerektiği açıklanmıştır. Dava konusu taşıma uluslar arası nitelikte olduğundan ve bu taşıma sırasında hasarlığından uyuşmazlığın CMR Konvansiyonu kapsamında değerlendirileceği aşikardır.

İş bu nedenle anılan mahkeme kararında olduğu gibi TTK kapsamında hüküm kurulması kanuna ve dava konusu olayın niteliğine aykırı olduğundan bozulmuştur.

5.3. Yargıtay Özel Daire'nin 18.11.1999 T. 1999/4597 E. 1999/9325 K. sayılı kararda taşıma sözleşmesinin CMR'ye tabi olması halinde zarar belirlenmesinin anılan Konvansiyon hükümlerine göre yapılması gerektiği açıklanmıştır.

5.4. Yargıtay Özel Daire 17.05.2001 T. ve 2001/956 E. 2001/4538 K. sayılı kararında taşıyıcının,yurt dışına taşıdığı emtianın hasarlanması sebebi ile CMR Konvansiyonu'nun 17.maddesine göre taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi gerektiği belirtilmiştir.

5.5. Yargıtay Özel Daire 07.06.2004 T. 2003/12199 E. 2004/6351 K. sayılı kararı ile; CMR sigortasında sigortacının sorumluluğu ile taşıyıcının sorumluluğu'nun poliçelere konulan özel koşullar ile kimi hallerde örtüşmeyeceği açıklanmıştır. Dava konusu olayda yapılan bilirkişi incelemesi ile;hasarın taşıma sırasında meydana geldiği, taşıyıcının istife nezaret yükümlülüğü olduğu, dosya içerisinde bulunan fotoğraflara göre ambalaj ve tertip noksanlığı bulunmadığı belirtilerek taşıyıcının sorumluluğu tespit edilmiş ise de, davalılar arasında düzenlenen sigorta poliçesi, sigortalının her türlü sorumluluğundan sigortacının da sorumlu olacağı hükümlerini içermemekte, poliçe eki olan özel şartlar ile bir çok riziko, taşıma işini gerçekleştiren sigortalı üzerinde bırakıldığı kanaatine varılmıştır. Bu nedenle anılan zararın taşıma sırasında doğmuş olması tek başına taşıyıcının sorumlu tutulabilmesine yeterli iken; taşıma sorumluluk sigortacısının zarardan sorumlu tutulabilmesi için sigortalı ile yaptığı sözleşmede hasara neden olan rizikonun teminat dışı bırakılmamış olması gerektiğinden Yargıtay Özel Daire tarafından karar bozulmuştur.

5.6. Yargıtay Özel Daire 04.03.2003 T. 2002/10358 E. 2003/1915 K. sayılı ilamında CMR sigortacısının rizikonun teminat dışı kaldığı yönündeki savunmasının araştırılma biçimi açıklığa kavuşturulmuştur.

5.7. Yargıtay Özel Daire 10.12.2004 T. 2004/13604 E. 2004/2194 K. sayılı ilamında CMR Sigortası Poliçesi Genel Şartlarında yer alan " araçtaki teknik arızalar sebebi ile meydana gelen ziya ve hasarlar teminat kapsamı dışındadır" hükmüne istinaden dava konusu taşımayı gerçekleştiren aracın brandasının eski ve bakımsız olması nedeniyle yırtılmasının, araçta teknik arızaya sebebiyet verdiği ve zararın teknik bir arızadan meydana geldiğini kabule imkan vermemesi sebebi ile davalı sigorta şirketinin tazminatı sigortalı taşıyıcıya rücu edemeyeceğine karar vererek, talebi reddetmiştir.

5.8. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi., 14.07.2005 T., 2004/9597 E., 2005/7642 K. sayılı ilamında; taşıyıcı firmaya ait araçlarla taşınan emtianın Budapeşte'de park alanında meydana gelen yangın neticesinde tam ziyana uğraması sebebi ile; CMR Konvansiyonu'nun 3'üncü maddesi gereğince davalı alt taşıyıcının sorumlu olacağı, diğer davalı sigortacının da bu araçların sigortacısı olması nedeniyle sorumlu tutulması gerektiği gerekçeleriyle, davanın kısmen kabulüne karar verilmişse de; tazminine hükmedilen meblağ açısından CMR Sigortası Özel Şartlarınının 04.02.maddesinde, yapılan masrafların taşınan emtiadaki hasara oranla makul ölçülerde olması kaydıyla, hasarı azaltma, kurtarma ve hasar tespit giderleri ile emtianın son varma yerine sevk edilmesi için gerekli ek masraflarında karşılanacağı belirtildiğinden anılan kararın bozulması gerekmiştir.

5.9. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi ., 06.06.2005 T. , 2004/9126 E. ,2005/5843 K. sayılı ilamda; istiflemenin her türlü yol koşulu öngörülerek, doğru, yeterli ve güven verici şekilde yapılması gerekmekte olup, taşıma boyunca, pek çok virajdan dönen aracın, son aşamadaki bir virajdan dönerken, yükün bağlantılardan kurtulması, sürücü kusurundan çok baştan

beri olan ve fakat seyahat boyunca artan yükleme kusurunun varlığı ortaya koyulmuştur. CMR Konvansiyonunun 10.maddesine göre; yükleme taşıyıcıya ait değilse, taşıyıcının, sadece yüklemeye nezarete ilişkin bir sınır ve seviyede kalan bir kusur hali dışında sorumluluğu bulunmadığının kabulü sebebi ile anılan karar bozulmuştur.

5.10. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi., 24.05.2005 T. 2005/5586 E. 2005/5462 K. sayılı ilamı ile zararın öncelikle istif hatasından mı, yoksa taşıma kusurundan mı kaynaklandığı tartışmasız bir şekilde ortaya konulduktan sonra, eğer zararlı sonuç istif hatasından kaynaklanmışsa, bu takdirde yüklemenin davalıya ait olup olmadığı belirlenmiştir. Uyuşmazlığa uygulanması gereken CMR'nin 17/1.maddesi uyarınca kural olarak taşıyıcı malların teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybindan ve vuku bulacak hasardan mesul ise de aynı Konvansiyonun 17/4-c maddesi uyarınca malların gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden şahıslar tarafından taşınması, yüklenmesi, istif edilmesi, veya boşaltılması nedeniyle oluşan hasarlardan nedeniyle taşıyıcının ibra edileceği belirtilmiştir. Davaya konu uyuşmazlıkta yüklemenin gönderene mi yoksa, taşıyıcıya mı ait olduğu araştırılmamıştır. Yüklemenin taşıyıcıya ait olması halinde hasarın tamamından davalının sorumlu olacağı tartışmasızdır. Yüklemenin gönderene ait olması halinde ve hasarında yükleme hatasından kaynaklanması durumunda ise anılan hükümler uyarınca taşıyıcının tazminatla sorumlu tutulması düşünülemezse de yükleme ve istif hatasının ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği hallerde taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması M.K.'nın 2.maddesinde yer alan dürüstlük ilkesinin bir gereğidir. Yükleme ve istifin gönderene ait olması halinde davalı taşıyıcının müterafik kusur oranı belirlenerek oluşacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekirken, noksan değerlendirmeye dayanan bilirkişi raporuna göre karar verilmesi doğru görülmemiş mahkeme kararınının bu nedenle davalının yararına bozulması gerekmiştir.

## SONUÇ

1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından "Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)" hazırlanarak, nakliyecinin sorumluluğuna yönelik tek tip bir düzenlemenin oluşturulması için, uluslararası karayolu taşımacılığında yeknesak kurallar ortaya konulmuştur. 2 Temmuz 1961 de yürürlüğe giren CMR Konvansiyonuna Türkiye, 1993 yılında Konvansiyon'un 47.maddesine ihtirazi kayıt koyarak 14.12.1993 gün ve 21788 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 3939 sayılı Kanun ile onaylayarak Anayasanın 90. maddesine göre kanun niteliği tanımıştır.

Anılan Konvansiyon kapsamında yapılan taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, gönderen ve gönderilenden oluşan üçlü bir yapılanma mevcuttur. Bunun yanı sıra anılan ilişkide taşıyıcının edimini koruyan, Konvansiyon'unun 17. maddesi kapsamında sorumluluğunu doğuran rizikoları himaye altına alan CMR sigortası taşıyıcı ile sigorta şirketi arasında akdedilen iki tarafa borç doğuran bir sözleşmedir. CMR Konvansiyon'unda riziko, taşıyıcının mal varlığının pasifini oluşturan ya da artıran sorumluluk halleridir.

Sigorta ettirenin üçüncü kişilere verebileceği zararlardan doğacak zararın giderilmesi için sigorta ettirenin mal varlığındaki azalmayı önlemeyi amaçlayan sorumluluk sigortası türlerinden biri olan CMR Sigortası; Kara yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Konvansiyon ( CMR ) 'a tabi olan taşımalarda taşıyıcının taşıma işi sebebi ile üstendiği rizikoyu teminat altına almayı amaçlar.

14.02.2011 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda açıkça CMR Sigortası adı ile düzenlenmemiş ancak Sorumluluk sigortaları kapsamında 1473.madde kapsamında değerlendirilen CMR Sigortasının çerçevesi Sigorta Poliçe Genel ve Özel Şartları ile çizilmektedir. Anılan madde "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." hükmünü amirdir. Bu maddeden hareketle CMR Sigortasında sigortacı, taşıyan ile akdettiği sigorta sözleşmesiyle teminat altına aldığı menfaatleri, riskin gerçekleşmesi halinde sigorta poliçesi kapsamında ödeme yükümlülüğü altındadır.

CMR sigortasında sözleşmenin konusu taşıyıcının sorumluluğudur. Ancak, sadece CMR'de sayılan haller bu sorumluluk kapsamında olup, taşıyıcının her sorumluluğunu sözleşmenin konusu olarak kabul etmek mümkün değildir. CMR sigortasında rizikonun konu, kisi, zaman, yer açısından sınırlanması mümkündür. Bu sınırlamaların bazıları CMR'nin varlığından kaynaklanmaktadır. İşte bu sınırlamalar "birinci riziko sınırlaması"; bu sınırlamalar çerçevesinde koruma kapsamında olan hallerin bazılarını sigortanın kapsamı dışında tutmaya yarayan, genel şartlarda yer alan "istisna hükümleri" aracılığı ile gerçekleştirilen sınırlamalar ise, "ikinci riziko sınırlaması" olarak adlandırılır.

CMR Sigortası kapsamında, sigortacı tarafından teminat altına alınan taşıyıcının gönderileri; eşyanın hasarı, zıyaî ve taşıma araçlarındaki noksanlık veya eksiklik, sigorta ettiren taşıyıcı tarafından görevlendirilenlerin kusurları sebebi ile doğan hasarlar ve CMR Sigorta Poliçesinde belirtilen diğer rizikolar sayılmaktadır. CMR sigorta sözleşmesi sağlanan himaye, sigorta sözleşmesinin akdedildiği veya ilk sigorta priminin ödenmesi ile başlayacaktır.



CMR sigortasında sigortacının himaye borcu, diğer zarar sigortalarında olduğu gibi, azami bedel nispetince zararın nakden giderilmesidir. CMR Konvansiyonu hükümlerine göre belirlenen rizikoların gerçekleşmesi halinde ziya, hasar ve gecikmenin tazmininin BK m. 50/2 uyarınca "aynen tazmin" şeklinde yapılabilmesi mümkün değildir; zira, sigorta bedelinin sigorta değerine eşitliği ilkesi bu sigortaya da hakimdir.

CMRsigortasının konusunun, mahiyetinin ve kapsamının belirlenmesinde tarafların iradeleri ön planda olmalıdır. Tarafların hür iradeleri ile CMR sigortası sözleşmesindeki sorumluluk hallerini, sorumluluğun süresi ve kapsamı kararlaştırılabilmektedir. Ancak sigorta sözleşmesinin kapsamı ve mahiyeti ile ilgili belirlenen hususların gerek sorumluluk sigortasının gerekse CMR Konvansiyonu'nun emredici hükümlerine aykırı olmaması gerekir.

## KAYNAKÇA

- [1] ADIGÜZEL, B. : Kara yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002.
- [2] AKAN, A. (2001), Amerikan ve Türk Hukukunda Taşıyıcının Yüke Özen Yükümlülüğü'nün İhlalinden Dolayı Sorumluluğu, yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- [3] AKINCI, Z. : Kara yolu ile Milletler arası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999.
- [4] ARKAN, S. : Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu, Ankara 1982.
- [5] ARKAN, S. : Eşyanın Kara yolu ile Uluslar arası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984.
- [6] ARKAN, S: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987.
- [7] ARSEVEN, H. : Sigorta Hukuku, İstanbul 1987.
- [8] ARSLAN, A. : Uluslar arası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Ziya ve/veya Hasarı Sebebiyle Yöneltebilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan, s:89-116, İstanbul 1999.

- [9] ATABEK. R. : Sigorta Hukuku, İstanbul 1950.
- [10] ATABEK, Resat, Eşya Tasıma Hukuku (Deniz Hukuku hariç), İstanbul 1960.
- [11] AYDIN, A. : CMR ye Göre Taşıyıcının Ziya Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002.
- [12] BAHTİYAR, M. : Sigorta Poliçesi Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırt Edilmesi, Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, s:133-148, Ankara 1998
- [13] BALCI, O. : CMR (Taşıyıcı Mali Mesuliyet Sigortaları), Sigorta Dünyası, 1983-S 279, s:9
- [14] BİLİR, F. : Anayasanın 90. Maddesinde Yapılan Değişiklik Çerçevesinde Milletlerarası Antlaşmaların İç Hukuktaki Yeri, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 13 s:77-107, Konya 2005.
- [15] BOZER, A. : Sigorta Hukuku (3.Baskı), Ankara 1996.
- [16] CAN, M. : Sigorta Hukuku, Ankara 2005.
- [17] ÇEKER, M. : Sigorta Hukuku, Ankara 2008.
- [18] ÇELİKEL, S. - MUKTEDİR. L. : Sigorta Hukuku, Ankara 2007.
- [19] ÇİFTÇİ, T. :(2009), CMR Sigortasında Himaye, yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- [20] DICKSON, G.C.A. - STEELE, J.T.: Introduction to Insurance, London 1995.

- [21] DONALD, ALAN E. : The CMR The Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road, London 1981.
- [22] DOĞANAY, İ. : Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.III, Ankara 1990
- [23] ERDİL, E. : CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007
- [24] EREN, F. : Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2000.
- [25] ERİS, G. : Açıklamalı- İctihatlı- Uygulamalı Kara Tasıma Hukuku (Eşya Tasıma, Yolcu Tasıma, Tasıma İşleri Komisyonculuğu), Ankara 1996.
- [26] ELDEMİR, V. (2002), Uluslar arası Kara yoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- [27] GÜVEL, E.A. – GÜVEL, A.Ö. : Sigortacılık (3.baskı), Ankara 2006.
- [28] GÖNEN, E. : Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996.
- [29] HILL, D.J./MESSENT, A.D., CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, London 1984.
- [30] KAHYA, M. : Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları, İstanbul 2007.
- [31] KARACAN, A.İ. : Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri, İstanbul 1994.
- [32] KAYA, A. : Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslar arası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, s:311-333, İstanbul 1998.

- [33] KAYA, A. : CMR Sigortası,Ergon A. ÇETİNGİL ve Rayegân KENDER'e 50. yıl Birlikte Çalışma Yılı Armağani, s: 807-819, İstanbul 2007.
- [33] KAYA, A. : Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Tasımına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası , C. LVI, S. 1-4, s: 239-267. İstanbul 2007.
- [34] KENDER, R. : Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, İstanbul 2001.
- [36] KENDER , R. : Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri, Mesuliyet Sigortası Semineri, İstanbul 1977.
- [37] KENDİGELEN, A. : Hukuki Mütalaalar Cilt I , Taşıma Hukuku-Sigorta Hukuku, Ankara 2006.
- [38] KILIÇOĞLU, A. :Borçlar Hukuku Genel Hükümler, (9. Bası), Ankara 2007.
- [39] KOCAYUSUFPASAOĞLU,N. : Borçlar Hukuku Dersleri, Birinci Fasikül, 2. Basım, İstanbul 1985.
- [40] KUBİLAY, H. : Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, İzmir 2003.
- [41] NOMER, C. / YUNAK, H. : Sigortanın Genel Prensipleri,İstanbul 2000.
- [42] OMAĞ, M.K. : Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu, İstanbul 1985.
- [43] ÖZDEMİR, T. : Uluslar arası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu ) , İstanbul 2006.

- [44] SAYHAN, İ. : Sigorta Sözleşmelerinin Konusu, Ankara 2001.
- [45] SERGİCİ, İ. : Mesuliyet Sigortası Türleri (Seminer Tebliği), s:66 vd., Ankara 1977.
- [46] SEVEN, V. (2001), Taşıyıcının Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, yayımlanmamış doktora Tezi, 9 Eylül Üniversitesi, İzmir.
- [47] SOPACI, B. : CMR Kapsamında Taşımalar ve Sigorta, Sigorta Hukuku Dergisi, Tebliğ, S. 1 s:33-64, İstanbul 2005.
- [48] ŞENER, E. : Hukuk Sözlüğü, Ankara 2001.
- [49] THEUNIS, J. : International Carriage Of Goods By Road (CMR), London 1987.
- [50] ULAŞ, I. : Uygulamalı Sigorta Hukuku, Ankara 2002.
- [51] UYGUR, T. : Borçlar Kanunu Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, C.III, Ankara 2003.
- [52] ÜNAN, S.: İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko, (Sorumluluk Sigortası). İstanbul 1998
- [53] ÜLGEN, H. : Uluslar arası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988.
- [54] YESİLOVA, E. : Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR Madde 3, 34 vd), Ankara 2004.

[55] ZEYNELOĞLU, A. : Taşıma Hukuku, Ankara 1993.

[56] [www.mevzuat.adalet.gov.tr](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr)

[57] [www.mevzuat.adalet.gov.tr](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr)

[58] [www.rega.basbakanlik.gov.tr](http://www.rega.basbakanlik.gov.tr)

[59] [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr)

## EK – A

### **EŞYALARIN KARAYOLUNDAN ULUSLARARASI NAKLİYATI İÇİN MUKAVELE SÖZLEŞMESİ (CMR)**

#### DİBACE

AKİT TARAFLAR Eşyaların Karayolundan Taşınması koşullarını standartlaştırmanın, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yararlarına inanarak: aşağıdaki konularda anlaşmışlardır.

#### I. BÖLÜM

#### UYGULAMA ALANI

#### MADDE 1

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

2. Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından "taşıt" sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafîği Anlaşmasının 4 üncü maddesinde tanımlandığı gibi motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir.

3. Bu Sözleşme taşımanın Devletler veya kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı hallerde de uygulanacaktır.

4. Bu Sözleşme aşağıdaki durumlarda uygulanmayacaktır.

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 sözleşme hükümlerini değiştirmemeyi kabul ederler. Ancak, sözleşmeyi 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 üncü madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerinde de bu Sözleşme taşımanın tümü için uygulanır. Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmalden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre, eğer söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasına bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir. Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hallerinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre tayin edilir.

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

## II. BÖLÜM

### TAŞIMACININ SORUMLU OLDUĞU KİŞİLER

## MADDE 3

Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından 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 MUKAVELESİNİN AKDEDİLMESİ VE UYGULANMASI

## MADDE 4

Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu Sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.

## MADDE 5

1. Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlendiği ülkedeki yasaları izin verdiği takdirde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderici ve taşımacınının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret göndericiye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır.

2. Taşınacak yüklerin başka taşıtlara yüklenmesi gerektiği, bunların ayrı çeşit yükler olduğu veya ayrı partilere bölünmesi durumunda gönderici veya taşımacı her çeşit ve parti yük için ayrı bir sevk mektubu isteme hakkına sahiptir.

## MADDE 6

1. Sevk mektubu şu bilgileri içerecektir:

- a) Sevk mektubu tarihi ve düzenleme yeri,
- b) Göndericinin adı ve adresi,
- c) Taşımacınının isim ve adresi,
- d) Yükün yükleme yeri, tarihi ve teslim 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 para olduğu ve bunların özel marka ve sayıları,
- h) Yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde ifade edilmiş ise miktarı,
- ı) Taşıma ücretleri (Taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve mukavelenin akdinden teslimine kadar yapılan diğer ödemeler)
- j) Gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar,
- k) Aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın bu Sözleşme hükümlerine tabi olduğunu bildirir not.

2. Gerekli durumlarda sevk mektubu su 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.

3. Taraflar, yarar gördükleri diğer hususları da sevk mektubuna yazabilirler.

#### MADDE 7

1. Gönderici, aşağıdaki hususların hatalı veya yetersiz olusundan uğrayacağı zarar, hasar ve yaptığı ödemelerden sorumludur.

a) Madde 6 paragraf 1; b), d), e), f), g), 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 hususlar ve talimatlar.

2. Göndericinin talebi üzerine taşımacı bu maddenin 1 inci paragrafındaki 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 ihmâl yüzünden malın kullanma hakkına sahip kişinin bu ihmâlden dolayı uğradığı zarar hasar ve yapıldığı ödemelerden sorumlu olacaktır.

#### MADDE 8

1. Yükü teslim aldığı sırada taşımacı şunları kontrol edecektir:

a) Parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğu,

b) Yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumu.

2. Taşımacı bu maddenin 1 inci paragrafında belirtilen beyanları kontrol etmek için gerekli makul araçlardan yoksun ise, sevk mektubuna çekincesini gerekçesi ile birlikte yazacaktır. Aynı şekilde yükün ve ambalajların görünürdeki durumu ile ilgili yazacağı çekincenin gerekçelerini de belirtecektir. Çekinceler, gönderici sevk mektubunda bu çekincelere bağlı kalacağını açıkça kabul etmiş olmadıkça göndericiyi bağlayıcı olmayacaktır.

3. Gönderici, yükün brüt ağırlığını veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını, kontrol etmesini taşımacıdan isteme hakkına sahiptir. Ayrıca parçaların kontrol edilmesini de isteyebilir. Taşımacı kontrol giderlerini isteme

hakkına sahiptir. Kontrollerin sonuçları sevk mektubuna yazılır.

#### MADDE 9

1. Sevk mektubu, taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne, karine teşkil eder.
2. Sevk mektubunda, taşımacı tarafından beyan edilmiş çekince yok ise aksi kanıtlanmadıkça tesellümde yükün ve ambalajların 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 kaynaklanan masraflardan taşımacıya karşı sorumludur. Ancak, yükün kabulünde kusur açık seçik ise ve taşımacı tarafından biliniyor ise bu hususta bir çekince 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 ilistirecek 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 hüküm 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 etmek 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 yolda 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 gösterme hakkına sahip değildir.
5. Tasarruf hakkını kullanma aşağıdaki koşullara bağlıdır.
  - a) Gönderici veya bu maddenin 3 üncü 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 onların yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalı ve ne 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 getirmez ise bu talimatı kendine veren kişiye derhal bilgi verecektir.
7. Bu maddede öngörülen koşullara göre verilen talimatı taşımacı yerine getirmemiş veyahut bunları sevk mektubunun birinci nüshasını istemeden 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. Yükün kaybolduğu saptanır veya 19 uncu madde de öngörülen zamanın bitiminden sonra ulaşmaz ise taşıma sözleşmesinden doğan hakları, alıcı kendi adına taşımacıya karşı kullanmak hakkına sahiptir.
2. Bu maddenin 1 inci paragrafında kendisinde sağlanan haklardan yararlanan 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 mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse, taşımacı 12 nci 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 nci madde hükümleri gereğince yüke tasarruf etme 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 göndericiymiş ve diğer kişi alıcıymış gibi bu maddenin 1 ve 2 inci paragrafları uygulanır.

#### MADDE 16

1. Taşımacı talimat istemiyle yaptığı ödemelerle bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği masrafları geri alma hakkına sahiptir. Ancak, bu masrafları taşımacının kendi kusur ve ihmali yüzünden yapılmamış olması gerekir.

2. Madde 14 paragraf 1 de ve madde 15 de öngörülen durumlarda taşımacı yükü onları tasarruf etme hakkına sahip olan kişi hesabına derhal boşaltabilir. Bunun üzerine taşıma işi sona ermiş sayılır. Ondan sonra taşımacı malı bu hakka sahip kişi adına koruma altına alır. Bununla beraber bunları üçüncü bir kişiye verebilir. Bu takdirde üçüncü kişinin seçiminde tedbirli davranmak

dışında hiçbir sorumluluğu kalmaz. Sevk mektubuyla ilgili ödemelerin tahakkuku devam eder.

3. Mal çabuk bozulan cinsten ise veya durumları öyle gerektiriyor ise yahut da depolama ödemeleri malın değeri ile uyumlu değilse taşımacı yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden talimat beklemeden onları satabilir. Ayrıca makul bir süre bitiminde bu malları tasarruf etme hakkına sahip kişiden üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almamış ise 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 ve 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 önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.

3. Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur.

4. Madde 18 paragraf 2 ila 5`e 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 belirtilmiş 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 ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği,

e) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı olması,

f) Canlı hayvan nakli,

5. Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu 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 risklerin bir veya daha fazlasına atfedilebildiğini belirlendiğinde, 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. Anormal bir noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda, kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4 (a) da belirtilen durumlardan ileri geldiği varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz.

4. Eğer taşıma malın sıcağa, soğuğa, ısı derecesindeki değişmelere ve rutubete karşı koruyacak şekilde donatılmış taşıtlarla yapılıyorsa, taşımacı Madde 17 paragraf 4 (d) deki avantajdan faydalanmayı talep edemez. Ancak, bu tür donanım 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 kanıtladıkça Madde 17 paragraf 4 (f) deki avantajdan yararlanmayı isteyemez.



#### MADDE 19

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

#### MADDE 20

1. Kararlaştırılan zaman limitinin sonra ermesini izleyen 30 gün içinde veya kararlaştırılan zaman limiti yoksa taşımacının yükü almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturup 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 tazminatı geri ödemesi karşılığında malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Fakat madde 23 ve uygulanabildiği takdirde madde 26 da belirtilen teslimattaki gecikmeler için tazminat isteme hakkı saklıdır.

4. Paragraf 3 de öngörülen 30 gün içinde 2 inci 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

Mal alıcıya taşıyıcı tarafından taşıma anlaşmasına göre, "teslimdeki ödeme" tutarı tahsil edilmeksizin teslim edilmiş ise, bu durumda taşıyıcı, göndericiye karşı, "teslimdeki ödeme" tutarını aşamayacak miktarda ve alıcıya karşı dava açma hakkını kaybetmeksizin tazminat ödemekle yükümlüdür.

#### 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 bildiği başka yollarla kanıtlamak gönderici veya alıcıya düşer.

2. Bu maddenin 1 inci 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 Sözleşmenin hükümleri gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybindan dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğundan, bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır.

2. Malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptılır. Eğer böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcutsa 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 diğeri veya teslimde özel faiz beyan edilmiş ise daha yüksek tazminat istenebilir.

#### MADDE 24

Gönderici anlaşmaya varılacak belirli bir ücret karşılığında, sevk mektubunda

madde 23.paragraf 3 te belirtilen sınırı geçen bir değer beyan edebilir. Bu takdirde, beyan edilen değer bu sınırın yerine geçer.

#### MADDE 25

1. Hasar durumunda taşımacı, yükün madde 23 paragraf, 1, 2 ve 4 gereğince belirlenen değerine göre hesaplanmış kıymetten düşme karşılığı olan bedeli öder.

2 - Ancak tazminat su miktarları asamaz:

- a) Eğer gönderilen malın tamamı hasara uğramış ise, tamamı kaybolduğundan ödenmesi gereken miktar,
- b) Eğer gönderilen yükün bir kısmı hasara uğramış ise, eksilen kısmı için ödenmesi gereken miktar.

#### MADDE 26

1. Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman limitinin asılması halinde gönderici, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.

2. Teslim süresi için özel bir faiz ödeneceği beyan edilmiş ise, 23, 24 ve 25. Maddelerde ngrlen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir.

#### MADDE 27

1. Hak sahibi ödenecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda % 5 üzerinden hesap edilecek bu faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak, taşımacıya gönderildiği tarihten baslar. Böyle bir istekte bulunulmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.

2. Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke ve parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır.

#### MADDE 28

1. İlgili yasaya göre, bu Sözleşmeye göre yapılan taşımadan oluşan zarar, hasar veya gecikme, mukavele dışı bir isteme yol açtığı hallerde taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut da sınırlayan bu Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir.

2. Madde 23`de belirtilen koşullara göre taşımacının sorumlu olduğu

kişilerden birinin zarar, hasar veya gecikmeden dolayı, mukavele dışı sorumluluğu söz konusu olduğu hallerde, bu kişi taşımacının sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut sınırlayan Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir.

#### MADDE 29

1. Hasar, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut da kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz.

2. Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler kişisel sorumlulukları yönünden 1 inci paragrafta belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar.

#### V. BÖLÜM

##### İSTEM VE DAVALAR

#### MADDE 30

1. Alıcı, taşımacı ile beraber durumlarını kontrol etmeden veya ziyan ve 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 alındığına kanıt oluşturur. Açıkça gözükmeyen ziyan veya hasarlarda bildirme yazılı olarak yapılacaktır.

2. Mal alıcı ve taşımacı tarafından kontrol edildikten sonra, bu kontrolün sonucuna uymayan kanıtlar ancak açıkça görülmeyen 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 limitlerini hesap ederken duruma göre teslim tarihi, kontrol tarihi, veya yükün alıcıya verildiği tarih sayılmayacaktır.

5. Gerekli tetkik ve kontrolleri yapmak için taşımacı ve alıcı birbirlerine makul her kolaylığı göstereceklerdir.

#### MADDE 31

1. Bu Sözleşmeye göre yapılan taşımaldan ortaya çıkan davalarda davacı taraflar arasında anlaşma ile belirlenmiş, Akit Taraf mahkemelerinde dava açılabilir. Ayrıca şu ülke mahkemelerinde de dava açılabilir.

a) Davalının mutaden ikamet ettiği veya taşıma mukavelesinin akdedildiği esas iş yerinin veya şubesinin veyahut da acentesinin bulunduğu yerlerde,

b) Taşımacının yükü aldığı veya teslim yeri olarak gösterilen yerlerde ve başka mahkemelerde dava açılmaz.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafı ile ilgili olarak bir dava yine aynı paragrafta göre yetkili olan bir mahkemede görülmekte ise veya böyle bir mahkeme tarafından bir taleple ilgili olarak karar verilmiş ise, aynı nedenlerle aynı taraflar arasında yeni bir dava açılmaz. Ancak ilk davanın açıldığı ülkede yerine getirilmiyor ise, bu hüküm uygulanmaz.

3. Bir akit ülkedeki bir mahkemenin 1 inci 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 üncü 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 Sözleşme gereğince taşımaldan doğan davalarda, Akit Ülkelerde oturan veya işyerleri bu ülkelerde olan Akit Ülke vatandaşlarından giderlere karşılık teminat istenemez.

#### MADDE 32

1. Bu Sözleşme gereğince yapılan taşımaldan 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 baslar:

- a) Teslimde kısmi kayıp, hasar veya gecikmelerde, teslim tarihinden itibaren,
- b) Tam kayıplarda, kararlaştırılan zaman limiti bitiminden 30 gün sonra kararlaştırılmış zaman limiti yoksa yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60 ıncı günde,
- c) Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki üç aylık dönemin sonunda.

Limit döneminin işlemeye başladığı gün bu döneme dâhil edilmeyecektir.

2. Yazılı bir istem, taşımacı bunu yazılı bildiri ile geri çevirip, ona ilişkin belgeleri de iade edinceye kadar zaman limitini erteler. Talebin bir kısmı kabul edildiği takdirde zaman süresi anlaşmazlık konusu olan istek için tekrar devam etmeye baslar. 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 nci paragraf hükümlerine bağlı olarak, zaman limitinin uzatılması, davaya bakan mahkemenin kararlarına 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 mukavelesi, bir mahkeme heyetine yetki veren bir madde içerebilir. Ancak bu karar hâkimler heyetinin bu Sözleşmeyi uygulamasını içermelidir.

#### VI. BÖLÜM

#### TAŞIMACILAR TARAFINDAN ORTAKLAŞA YAPILAN TAŞIMALARLA İLGİLİ HÜKÜMLER

#### MADDE 34

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

#### MADDE 35

1. Yüğü bir önceki taşımacıdan kabul eden taşımacı, kendisine imzalı ve tarihli bir makbuz verir. İsmi ve adresini sevk mektubunun ikinci nüshasına yazar. Gerekirse sevk mektubu ve makbuzu madde 8 paragraf 2'de anılan çekinceyi de yazar.
2. Ortaklaşa taşımacılar arasındaki ilişkilere madde 9 hükümleri uygulanır.

#### MADDE 36

Aynı taşıma mukavelesine dayalı istekle ilgili olarak açılan bir davada ileri sürülen karşıt bir istek veya vereceğini alacağına sayışma halleri dışında kayıp, hasar veya gecikme sorumluluğu ile ilgili davalar ancak birinci taşımacının, sonuncu taşımacının veya kayıp, hasar veya gecikmenin oluştuğu sırada taşıma işini yapmakta olan taşımacının aleyhine açılabilir. Bu taşımacılardan birkaçı aleyhine aynı zamanda dava açılması mümkündür.

#### MADDE 37

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

- a) Zıyan ve hasardan sorumlu olan taşımacı ister kendisi ister başka bir taşımacı tarafından ödensin, tazminatı tek basına yüklenmek zorundadır.
- b) Zıyan veya hasar iki veya daha çok taşımacının fiilinden ileri geldiği zaman bunlardan her biri sorumluluktaki hissesi oranında bir meblağı ödeyecek, taşıma ücreti oranında sorumlu olacaktır.
- c) Zıyan 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 bölüşürülecektir.

#### MADDE 39

1. Dava ile ilgili tebligat yapıldıktan ve kendisine savunma hakkı verildikten sonra, tazminatın miktarı mahkeme kararı ile saptanmış ise 37 ve 38 inci

maddeler gereğince bir istem karşısında kalan taşımacı, bu istemi yapan taşımacının yaptığı ödemenin yerinde olup olmadığını tartışma konusu yapamaz.

2. Parasını geri alma hakkını mahkeme yoluyla elde etmek isteyen taşımacı, ilgili taşımacıların birinin ikamet ettiği esas işyerinin veya şubesinin veyahut da acentesinin 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, zaman aşımı ya bu anlaşma gereğince ödenmesi gereken tazminatın miktarını tayin eden son mahkeme kararı tarihinden yahut da böyle bir karar yoksa, ödeme tarihinden itibaren baslar.

#### MADDE 40

Taşımacılar 37 ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağitlayıcı hükümler üzerine anlaşmakta serbesttirler.

### VII. BÖLÜM

#### SÖZLEŞMEYE AYKIRI KOŞULLARIN HÜKÜMSÜZLÜĞÜ

#### MADDE 41

1. Madde 40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla bu Sözleşmenin hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür. Böyle bir koşulun hükümsüzlüğü, mukavelenin diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez.

2. Özellikle, taşımacının lehinde sigorta tazminatı veya diğer herhangi benzer madde veya kanıtama zorunluluğunu değiştiren herhangi bir madde geçersiz ve hükümsüzdür.

### VIII. BÖLÜM

#### SON HÜKÜMLER

#### MADDE 42

1. Bu Sözleşme Avrupa Ekonomik Komisyonuna üye ülkelerin imzalarına veya katılmalarına açıktır. Ayrıca Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 8. Paragrafı gözlemci sıfatıyla Komisyona kabul edilenler de Sözleşmeyi



imzalayabilirler.

2. Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 11. paragrafı gereğince Avrupa Ekonomik Komisyonunun bazı çalışmalarına katılan ülkeler de bu Sözleşme 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 Sözleşme onaylanacaktır.

5. Onay veya katılma, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bir belge tevdi suretiyle yapılır.

#### MADDE 43

1. Madde 42 paragraf 1'de belirtilen ülkelerden beşi onay veya katılma belgelerini tevdi ettikten 90 gün sonra bu Sözleşme yürürlüğe girecektir.

2. Beş ülke onay veya katılma belgelerini sunduktan sonra onu onaylayan veya katılan her ülke için Sözleşme, onay veya katılma belgesini sunduktan 90 gün sonra yürürlüğe girecektir.

#### MADDE 44

1. Her ülke, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine haber vermek suretiyle bu Sözleşmeden çekilebilir.

2. Çekilme, Genel Sekreter bunu bildiren yazıyı aldıktan 12 ay sonra hüküm ifade eder.

#### MADDE 45

Bu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra, çekilmeler sonucu Akit Tarafların sayısı beşten aşağı düşer ise, çekilmelerin hüküm ifade ettiği tarihten itibaren Sözleşme yürürlükten kalkar.

#### MADDE 46

1. Her ülke onay veya katılma belgesini tevdi ettiği sırada veya sonra bu Sözleşmenin uluslararası ilişkilerinden sorumlu olduğu bütün ülkeleri kapsadığını Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine bildirebilir. Bu bildirim Genel Sekreter tarafından alındıktan sonra 90. günden itibaren

Sözleşme bildirimde yazılı ülkeleri kapsayacaktır. Eğer Sözleşme o tarihte yürürlüğe girmemiş ise yürürlüğe girdiği tarihte kapsayacaktır.

2. Yukarıdaki paragraf gereğince uluslararası ilişkilerinden sorumlu olduğu ülkeye bu

Sözleşmenin teşmili hususunda beyanda bulunmuş ülkeler 44. madde hükümlerine göre bu ülke için Sözleşmenin sona erdiğini ayrı olarak bildirebilirler.

#### MADDE 47

Bu Sözleşmenin tefsir ve uygulaması ile ilgili olarak iki veya daha fazla 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 Sözleşmeyi imzaladığı, onayladığı veya ona katıldığı sırada her Akit Taraf, kendisini Sözleşmenin 47. maddesiyle bağlı saymadığını bildirebilir. Böyle bir rezerv koymuş Akit Tarafa karşı, diğer Akit Taraflar da 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 Sözleşmeye başka bir rezerv konulmasına izin verilmez.

#### MADDE 49

1. Bu Sözleşme üç yıl yürürlükte kaldıktan sonra Akit Taraflar Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine başvurarak, Sözleşmenin 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 uygun görüşlerini bildirdikleri takdirde Genel Sekreter tarafından bir gözden geçirme konferansı toplanır.

2. Yukarıdaki paragraf gereğince bir konferans akdedildiği takdirde, Genel Sekreter bütün Akit Taraflara bir tebligat göndererek konferansta görüşülmesi istenilen konuları, 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 bildirimlere 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 onay veya katılmalar,
- b) 43. madde gereğince bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihleri,
- c) 44. madde gereğince Sözleşmeden çekilenler,
- d) 45. madde gereğince bu Sözleşmenin sona erdirilmesi,
- e) 46. madde gereğince alınan ihbarlar,
- f) Madde 48 paragraf 1 ve 2 gereğince alınan ihbar ve bildirimler.

#### MADDE 51

31 Ağustos 1956'dan sonra anlaşmanın aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sunulacak ve o da bunun tasdikli suretlerini madde 42, 1 ve 2.paragraflarda belirtilen ülkelere iletacaktır. Gerektiği şekilde ona yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, bu Sözleşmeyi imzalamıştır.

Bugün, Bindokuzyüzealtı yılının Mayıs ayının Ondokuzuncu günü, Cenevre'de, İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir.

#### İMZA PROTOKOLÜ

Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesini imzalama yöntemi hususunda, gerektiği biçimde yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, aşağıdaki ifade ve açıklamalar konusunda anlaşmışlardır.

1. Bu Sözleşme Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı ve İrlanda Cumhuriyeti arasındaki trafiğe uygulanmayacaktır.

2. Ad Madde 1, Paragraf 4

Aşağıda imzası bulunanlar, mobilya taşınması ve kombine taşımacılık için mukaveleler düzenleyen mukaveleler görüşmeyi taahhüt eder.

Gerektiği şekilde ona yetkili kılınmış aşağıda imzası bulunanlar, bu Protokolü imzalamıştır.

Bugün, Bindokuzyüzellialtı yılının Mayıs ayının Ondokuzuncu günü, Cenevre’de, İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir.

**EŞYALARIN KARAYOLUNDAN ULUSLARARASI NAKLİYATI İÇİN  
MUKAVELE  
SÖZLEŞMESİ (CMR)’NE AİT PROTOKOL**

**MADDE 1**

İşbu Protokol bakımından “ Sözleşme”den kasıt, Eşyaların Karayolundan Uluslar arası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi “ CMR”dir.

**MADDE 2**

Sözleşmenin 23.maddesi aşağıdaki şekilde tadil edilmiştir.

(1) 3.paragraf aşağıdaki metinle değiştirilmiştir.

“3.Bununla beraber, tazminat, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8.33 hesap birimini aşmayacaktır.

(2) Bu maddenin sonuna, aşağıdaki 7,8 ve 9 sayılı paragraflar eklenmiştir.

7. Bu sözleşmede belirtilen hesap birimi, Uluslararası Para Fonunca tarif edildiği gibi “Özel Çekme Hakkı” (SOR)dır. Bu anlaşmanın 3 sayılı fıkrada belirtilen meblağı olayla ilgilenen mahkemenin bulunduğu Devletin ulusal parasına, karar tarihinde veya taraflar arasında mutabık kalınan tarihte cari kur değeri üzerinden tahvil edilecektir. Özel Çekme Hakkı için uygulanacak, Uluslararası Para Fonuna üye olan bir Devletin ulusal parasının değeri, Uluslararası Para Fonu tarafından kendi muamele ve işlemleri için anılan tarihte geçerli, değerlendirme yöntemine uygun olarak hesaplanacaktır. Özel Çekme hakkı uygulamaları için, Uluslararası Para Fonuna üye olmayan bir Devletin ulusal parasının değeri, o Devlet tarafından tayin edilecek şekilde göre hesaplanacaktır.

8. Bununla beraber, Uluslararası Para Fonuna üye olmayan ve kanunları, bu maddenin 7 sayılı fıkrasında belirtilen hükümlerin uygulanmasına müsait olmayan bir Devlet, CMR’nin protokolünü onayladığı veya ona katıldığı tarihte veya bunu müteakip herhangi bir zamanda, ülkesinde uygulanacak, bu maddenin 3 sayılı fıkrasında belirtilen yükümlülüğe ait sınırın, 25 parasal birim

olacağını beyan edebilir. Bu fıkrada sözü edilen parasal birim, 900 ayar altının 10/31 gramına tekabül eder. Bu fıkrada belirtilen meblağın ulusal paraya tahvili, ilgili Devletin Kanunlarına uygun şekilde yerine getirilecektir.

9. Bu maddenin 7.paragrafının son cümlesinde belirtilen hesaplama ile bu maddenin 8 sayılı fıkrasında sözü edilen tahvil, bu fıkralarda hesap birimi olarak ifade edildiği sekliyle bu maddenin 3 sayılı fıkrasının meblağı için, Devletin ulusal parası üzerinden, mümkün olduğu kadar gerçek değeri ifade edecek şekilde yerine getirilecektir.

CMR' ye eklenen Protokolün 3 sayılı maddesinde sözü edilen bir belgenin tevdi edilmesinde ve de bu maddenin 7 veya 8 paragraflarında herhangi bir değişikliğin yapılması halinde, Devletler Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine duruma göre bu maddenin 7 paragrafı fıkrası uyarınca yapılan hesaplama seklini veya bu maddenin 8.paragrafına uygun olarak yapılan tahvil sonucunu bildirecektir.

## NİHAİ HÜKÜMLER

### MADDE 3

1. İşbu protokol, sözleşmeye imzasını koymuş olan veya bu sözleşmeye katılan ve de Avrupa Ekonomik Komisyonu üyesi olan veya anılan Komisyonunu yetkilerine ilişkin belgenin 8.paragrafı tahtında istişari sıfatla kabul edilmiş Devletlerin imzasına açılacaktır.

2. İşbu protokol, sözleşmeye taraf olup bu maddenin 1.paragrafında belirtilen Devletlerin herhangi birinin katılımına açık tutulacaktır.

3. Sözleşmeye taraf olup, işbu Komisyonun Yetkilerine ilişkin belgenin 11.paragrafı uyarınca Avrupa Ekonomik Komisyonunun bazı faaliyetlerine iştirak eden Devletler, bu Protokole yürürlüğe girmesinden sonra katılmak suretiyle bu protokolün akit tarafları haline gelebilirler.

4. İşbu Protokol Cenevre'de 1 Eylül 1994 tarihinden 31 Ağustos 1979 tarihine kadar imzaya açık tutulacaktır. Bu tarihi müteakip, bu Protokol, katılıma açık tutulacaktır.

5. Bu protokol, ilgili Devletin Sözleşmeyi onaylamasından veya ona katılmasından sonra, onay işlemine tabi tutulacaktır.

6. Onay veya katılma, bir belgenin Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edilmesiyle hüküm ifade edecektir.

7. Tüm Akit Taraflarla ilgili olarak işbu Protokole ait bir tadil maddesinin yürürlüğe girmesi için gerekli tüm işlemlerin tamamlanmasından sonra, bir onay veya katılma belgesinin tevdi edilmesi, tadil maddesi ile değişikliğe uğrayan Protokol için müracaat edilmiş olarak addedilecektir.

#### MADDE 4

1. İşbu Protokol, bu protokolün 3.maddesinin 1 ve 2 sayılı fıkrasında belirtilen Devletlerden besinin onay veya katılma belgelerini tevdi tarihini takip eden doksanıncı günde yürürlüğe girmiş olacaktır.

2. Beş Devletin kendi onay veya katılma belgelerini tevdi ettikten sonra bu Protokolü onaylayan veya ona katılan herhangi bir Devlet için, bu Protokol, anılan Devletin kendi onay veya katılma belgesini tevdi ettiği tarihi takip eden doksanıncı günde yürürlüğe girmiş olacaktır.

#### MADDE 5

1. Herhangi bir Akit Taraf, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine ihbarda bulunmak suretiyle bu Protokolden çekilebilir.

2. Bu çekilme, ihbarın Genel Sekreter tarafından alınması tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girer.

3. Sözleşmeye Taraf olmaktan çıkan herhangi bir Akit Taraf, aynı tarihte, işbu Protokole taraf olmaktan çıkacaktır.

#### MADDE 6

İşbu protokolün yürürlüğe girmesinden sonra, çekilmeler sonucunda Akit taraf adedinin beşten aşağı düşmesi halinde, bu Protokol, bu kabil çekilmelerin sonuncusunun hüküm ifade etmeye başladığı tarihten sonra yürürlükten kalkmış olacaktır.

#### MADDE 7

1. Herhangi bir Devlet, onay veya katılma belgesini tevdi ettiğinde veya bunu müteakip herhangi bir zamanda, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine göndereceği bir bildirim ile uluslararası ilişkiler yönünden sorumlu olduğu ve de haklarında Anlaşmanın 46.maddesi uyarınca bir beyanda bulunmuş olduğu ülkelerin tamamını veya bunların herhangi birini kapsayacağını beyan edebilir.

Bu Protokol, bildiride belirtilen ülke ve ülkelere, bu bildirim Genel Sekreter tarafından alınmasının doksanıncı gününden veya bu tarihte Protokolün henüz yürürlüğe girmemesi halinde, yürürlüğe giriş tarihinden itibaren teşmil edilmiş olacaktır.

2. Yukarıdaki paragraf tahtında, işbu Protokolün uluslararası ilişkiler yönünden sorumlu olduğu herhangi bir ülkeye teşmili ile ilgili olarak beyanda bulunmuş olan herhangi bir Devlet, yukarıdaki 5.maddenin hükümleri uyarınca, anılan ülke ile ilgili olarak işbu Protokolden ayrı olarak çekilebilir.

#### MADDE 8

İşbu Protokolün yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak iki veya daha fazla Taraf arasında, Tarafların müzakere yolu ile veya başka bir yoldan halletmeye muvaffak olamadığı herhangi bir ihtilafın zuhuru halinde, bu ihtilaf, ilgili Akit Tarafların herhangi birinin talebi üzerine, halli için Uluslararası Adalet Divanına götürülebilir.

#### MADDE 9

1. Herhangi bir Akit Taraf, bu Protokolün imzalanması, onaylanması veya buna iştirak edilmesi anında, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderilecek bir bildirim marifetiyle, kendisini işbu Protokolün 8.maddesi ile bağlı telakki etmediğini beyan edebilir. Diğer Akit taraflar, bu kabil bir ihtirazı kayıt düşen herhangi bir Akit tarafla ilgili olarak, bu protokolün 8.maddesi ile bağlı olmayacaktır.

2. Bu maddenin 1.paragrafında belirtilen beyan, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine gönderilecek bir bildirimle herhangi bir zamanda geri çekilebilir.

3. Bu Protokol için herhangi diğer bir ihtirazı kaydın düşülmesine müsaade edilmeyecektir.

#### MADDE 10

1. İşbu Protokolün üç yıl süre ile yürürlükte kalmasından sonra herhangi bir Akit Taraf, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine göndereceği bir bildirim ile bu Protokolün tekrar gözden geçirilmesi amacıyla bir konferansın düzenlenmesini talep edebilir. Genel Sekreter tüm Akit Tarafları bu talepten haberdar edecek ve Genel Sekreter tarafından yapılan tebliği takip eden dört aylık bir süre içinde, Akit tarafların en az dörtte birinin, bu talebe iştirak ettiğini kendisine

bildirilmesi halinde, Genel Sekreter tarafından, işbu Protokolün gözden geçirilmesi amacıyla bir konferans düzenlenecektir.

2. Bir evvelki paragraf uyarınca bir konferansın düzenlenmesi durumunda, Genel Sekreter tüm Akit Taraflara keyfiyeti bildirecek ve üç aylık bir süre içinde Konferansın tetkik edilmesini arzuladıkları önerilerini tevdi etmeye onları davet edecektir. Genel Sekreter Konferansın geçici gündemi ile bu kabil önerilerin metinlerini, Konferansın düzenleneceği tarihten en az üç ay evvelinde tüm Akit Taraflara gönderecektir.

3. Genel Sekreter, işbu maddeye uygun olarak toplanan herhangi bir konferansa, 3.maddenin 1 ve 2. paragraflarında belirtilen tüm Devletler ile işbu Protokolün 3.maddesinin 3.paragrafına göre Akit Taraf haline gelen Devletleri davet edecektir.

#### MADDE 11

10.maddede belirtilen bildirimlere ilaveten, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, işbu Protokolün 2.maddesinin 1 ve 2.paragraflarında atıf yapılan Devletleri ve bu Protokolün 3.maddesinin 3.paragrafı tahtında Akit Taraflar haline gelen Devletleri aşağıdakilerden haberdar edecektir.

- (a) 3.maddeye göre yapılan onay ve katılım işlemleri,
- (b) 4.maddeye uygun olarak, işbu Protokolün yürürlüğe giriş tarihleri,
- (c) 2.maddenin (2) sayılı paragrafına göre alınmış olan bildirimler,
- (d) 5.maddeye göre yapılan çekilmeler,
- (e) 6.maddeye işbu protokolün feshedilmesi,
- (g) 9.maddenin 1 ve 2 paragraflarına uygun olarak alınmış olan deklarasyonlar ve bildirimler.

#### MADDE 12

31 Ağustos 1978 tarihinde sonra işbu protokolün aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edilecek ve kendisini bu aslın tasdik edilmiş suretlerini bu protokolün 3.maddesinin 1, 2 ve 3.paragraflarında belirtilen Devletlerin her birine gönderecektir. Cenevre'de bindokuzyüzyetmişsekiz yılının Temmuz ayının bu beşinci gününde, her biri aynı derecede geçerli olmak üzere İngilizce ve Fransızca lisanlarında tek bir nüsha halinde düzenlenmiştir.



İşbu hususun şehadet zımında, konu ile ilgili olarak tam yetkiye sahip olan aşağıda imzası bulunan kişiler işbu protokol ..... adına imzalamıştır.

## EK -B

### ÖRNEK CMR SİGORTA POLİÇESİ GENEL & ÖZEL ŞARTLARI

#### CMR SİGORTASI İÇİN GENEL ŞARTLAR

\*\*\*\*\*

#### SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN KONUSU

- 1.1. İŞBU SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN KONUSU, EK ŞARTLAR SAKLI KALMAK KAYDIYLA AŞAĞIDAKİ GİBİDİR:
  - 1.1.1. SİGORTA ETTİREN TARAFIN KENDİ ARAÇLARIYLA ÜCRET KARŞILIĞI YÜK TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN SÖZLEŞMELERDEN DOĞAN MESULİYETİNİN SİGORTALANMASI VEYA
  - 1.1.2. SİGORTA ETTİREN TARAFÇA DOĞRUDAN GÖREVLENDİRİLEN VE TAŞIMACILIĞI KENDİ ARAÇLARIYLA YAPAN CMR SİGORTA KAPSAMINA DAHİL EDİLMELERİ SİGORTA ETTİREN TARAFÇA GÖREVLENDİRME SIRASINDA SÖZLEŞMEDE BELİRTİLEN (Kİ; BU HUSUS, SİGORTACININ TALEBİ ÜZERİNE SİGORTA ETTİREN TARAFÇA BELGELENECEKTİR) YABANCI İŞLETMELERİN MESULİYETİNİN SİGORTALANMASI.
  - 1.1.3. SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN AKDİ SIRASINDA YÜRÜRLÜKTE BULUNAN ŞEKLİ İTİBARIYLA, ULUSLARARASI KARAYOLU YÜK TRAFİĞİNDE TAŞIMACILIK SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN ANLAŞMA (CMR) ÖLÇÜTTÜR.
  - 1.1.4. SİGORTA MUKAVELESİ İMZALANDIKTAN SONRA CMR'YE İLİŞKİN İLAN EDİLEN DEĞİŞİKLİKLER VEYA İLAVELER; SİGORTACILAR, SÖZKONUSU DEĞİŞİKLİĞİN VEYA İLAVENİN YÜRÜRLÜĞE GİRMESİNDEN SONRA 14 GÜN İÇİNDE İTİRAZ ETMEDİKÇE İŞBU SÖZLEŞME KAPSAMINDA YER ALMAKTADIR.
  - 1.1.5. İŞBU ŞARTLAR UYARINCA AŞINALIĞIN, TUTUMUN VEYA YÜKÜMLÜLÜKLERİN YERİNE GETİRİLMESİ HUSUSUNUN HUKUKİ ÖNEM TAŞIMASI HALİNDE, YABANCI İŞLETMELERİN SİGORTALANMASI DURUMUNDA DA AŞINALIK, TUTUM VEYA YÜKÜMLÜLÜKLERİN YERİNE GETİRİLMESİ DİKKATE ALINACAKTIR. BU HUSUS YASAL TEMSİLCİLER, VEKİLLER, ŞUBELERİN BAĞIMSIZ İDARECİLERİ VE AYRICA YABANCI İŞLETMELERİN DİĞER YARDIMCILARI İÇİN DE GEÇERLİDİR.
- 1.2. SİGORTA ETTİREN TARAF, TAŞIMACILIĞIN İFASINI ÜÇÜNCÜ ŞAHSILARA (TAŞERON) DEVRETTİĞİ TAKDİRDE, ALT SİGORTA OLUŞUR.

#### GEÇERLİLİK ALANI

- 2.1. TÜRKİYE DAHİL, ANCAK BAĞIMSIZ DEVLETLER TOPLULUĞU (BDT) ÜLKELERİ HARİÇ OLMAK ÜZERE AVRUPA İÇİ.
- 2.2. TÜRKİYE DAHİL, AVRUPA ÜLKELERİNDEN BDT ÜLKELERİNE VEYA BDT ÜLKELERİNDEN AVRUPA ÜLKELERİNE SEVKİYATLAR;

- 2.3. TÜRKİYE DAHİL, AVRUPA ÜLKELERİNDEN YAKIN VE ORTADOĞU ÜLKELERİNE SEVKİYATLAR (KI, BURADA DOĞU SINIRI KABİL/KARAÇI ÇİZGİSİDİR);
- 2.4. TÜRKİYE DAHİL, AVRUPA ÜLKELERİNDEN AFRİKA'NIN AKDENİZ'E SAHİLDAR DEVLETLERE SEVKİYATLAR;

#### **İGORTA KAPSAMI**

- 3.1. BU SİGORTA, İŞBU ŞARTLARDA YER ALAN MAD.1 UYARINCA SİGORTA ETTİREN TARAF KARAŞI İLERİ SÜRÜLEN GEREKÇELİ TAZMİNAT TALEPLERİNİN KARŞILANMASINI VE ASILSIZ TAZMİNAT TALEPLERİNİN GERİ ÇEVİRİLMESİNİ KAPSAMAKTADIR.
2. SİGORTACILAR AYRICA, SİGORTA SÖZLEŞMESİ YASASI (VVG) MAD.62 VE MAD.63 ÇERÇEVESİNDE HASAR EKŞİLTME, KURTARMA VE TESPİT MASRAFLARINI VE ASIL VARIŞ YERİNE SEVKİYATIN DEVAMINA AIT FAZLA MASRAFI, POLİÇE KAPSAMINDA YER ALAN BİR HASAR OLAYINDAN DOLAYI YAPILMASI ZORUNLU OLDUĞU ÖLÇÜDE TAZMİN ETMEKTEDİR.
3. SİGORTACILAR, SİGORTA ETTİRENİN KANUNEN ÖDEME YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN BULUNDUĞU VE AVARYA ÖLÇÜLERİ İÇİNDE SİGORTACILARA İLERİDE DAHA BÜYÜK MASRAFLAR AÇABİLECEK DURUMLARIN ENGELLENMESİ İÇİN SİGORTA ETTİRENE, BÜYÜK HARCAMALAR YAPMASI DOĞRULTUSUNDA ONAY VERİRLER.

SİGORTACILAR AYRICA, SORUMLU OLDUĞUNDA BELGELENMESİ DURUMUNDA DA ÖDEME YAPARLAR. SİGORTA ETTİREN TARAF İŞLEMİN TAMAMLANMASI ÜZERİNE DİĞER TÜM RESMİ EVRAKLARI DA İBRAZ ETMEKLE YÜKÜMLÜDÜR. ARACA AIT MASRAFLAR HARIÇ KILINMIŞTIR.

#### **HARIÇ KILINAN HUSUSLAR**

AŞAĞIDAKİ TALEPLER HARIÇ KILINMIŞTIR:

1. KAMU HUKUKU MEVZUATININ İHLAL EDİLDİĞİ SEVKİYATLARDAN, ÖRNEĞİN; İZİNSİZ SEVKİYATLAR, İZİNİN GEÇERLİLİK ALANINA VEYA TRAFİK KISITLAMASINA UYULMAMASINDAN DOĞAN TALEPLER,
2. SİGORTA ETTİREN TARAFIN, YASAL TEMSİLCİSİNİN, VEKİLLERİNİN VEYA ŞUBELERİNİN BAĞIMSIZ İDARECİLERİNİN KASITLI OLARAK VEYA AĞIR İHMALLE SEBEP OLDUĞU ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,
3. SİGORTA ETTİREN TARAF VEYA MAD.4.2. 'DE ANILAN ŞAHİSLARDAN HERHANGİ BİRİSİNİN YARDIMCILARIN SEÇİMİNDE VE DENETİMİNDE GEREKLİ İTİNAYI AĞIR İHMALLE GÖSTERMİŞ OLMASI HALİNDE SİGORTA ETTİREN TARAFIN DİĞER YARDIMCILARININ KASITLI OLARAK VEYA AĞIR İHMALLE SEBEP OLDUĞU ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,
4. NÜKLEER ENERĐDEN KAYNAKLANAN VEYA NÜKLEER MALLARA VE RADYOAKTİF MADDELERE İLİŞKİN ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,



- 4.5. SAVAŞTAN, SAVAŞ BENZERİ OLAYLARDAN, İÇ SAVAŞTAN, GREVDEN , YÜKSEK MERCIİN EMRINDEN VE RESMEN YETKİLİ BİR MAKAM TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN ZAPT VEYA EL KOYMADAN KAYNAKLANAN ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,
6. DARP EDİLMEYİŞ VEYA EDİLMİŞ VEYA BAŞKA ŞEKİLDE İŞLENMİŞ ASİL MADENLERE, MÜCEVHERATA, ASİL TAŞLARA, KAĞIT PARAYA, HER TÜRLÜ DEĞERLİ EVRAKA, DÖKÜMAN VE BELGELERE İLİŞKİN ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,
- 4.7. MÜNFERİT DEĞERİ 1.500.-EUR'LUK TUTARI AŞTIĞI TAKDİRDE, ÖZEL BİR DEĞERE SAHİP OLAN SANAT ESERLERİNE, TABLOLARA, HEYKELLERE VE BAŞKA EŞYALARA İLİŞKİN ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,
9. BİR ÖN HASAR NEDENİYLE SİGORTACILAR TARAFINDAN MAKUL SEBEPLERLE GİDERİLMESİ YÖNÜNDE TALEP BEYAN EDİLMESİ MÜMKÜN OLAN VE HUKUKİ SONUÇLARA ATIFTA BULUNMAK SURETİYLE MAKUL BİR SÜRE TAYİN ETMEK SURETİYLE GİDERİLMESİ TALEP EDİLMİŞ OLAN, SİGORTA ETTİREN TARAFIN İŞLETMESİNDEKİ EHEMMİYETLİ KUSURLARDAN (EVRAK, BİLGİ, İFADE) KAYNAKLANAN ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,
3. DİĞER BİR MALİ MESULİYET SİGORTASI (ÖRNEĞİN; MOTORLU ARAÇ MALİ MESULİYET SİGORTASI, İŞLETME MALİ MESULİYET SİGORTASI VEYA ÇEVRE MALİ MESULİYET SİGORTASI) İLE KAŞILANMASI MÜMKÜN OLAN TALEPLER,
- 1.10. KİŞİLERE İLİŞKİN ZARARLARDAN (CAN KAYBI, YARALANMA) DOĞAN TALEPLER,
- 1.11. HER TÜR CEZA, PARA CEZALARI, CEBRİ ÜCRETLER VE TEMİNAT PARALARINDAN VE CEZA DAVALARINDA SAVUNMA GİDERLERİNDEN DOĞAN TALEPLER,
- 1.12. DURUMA GÖRE MAKUL OLMAYAN VEYA ŞARTSIZ OLARAK KABUL EDİLMEYİŞ OLAN TESLİMAT SÜRELERİNİN AŞILMASINDAN VE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE OLAĞANDIŞI OLAN DİĞER ANLAŞMALARINDAN (ÖRNEĞİN; TESLİMAT SÜRESİ TEMİNATLARI, CEZA ŞARTLARI, KEFALETLER, DÜKRUVAR RİSKLERİNİN ÜSTLENİLMESİ) DOĞAN TALEPLER,
- 1.13. SİGORTACILARLA MUTABAKAT BULUNMAKSIZIN AKDEDİLMİŞ OLMASI DURUMUNDA CMR MAD 24 VE 26 UYARINCA VARILAN ANLAŞMALARINDAN DOĞAN TALEPLER,
4. ÇEVREYE VERİLEN ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,
- 1.15. BİLGİSAYAR SİSTEMLERİNİN, YAZILIMLARININ, PROGRAMLARININ, İŞLEMLERİNİN VEYA BİLGİSAYARLAR DIŞINDA DA KULLANILAN DİĞER ELEKTRONİK SİSTEMLERİN KULLANILMASINDAN DOĞRUDAN VEYA DOLAYLI OLARAK OLUŞAN VE 2000 YILINA HATALI BİR TARİH İNTİKALİNDEN VEYA BAŞKA BİR TARİH DEĞİŞİKLİĞİNDEN (ÖRNEĞİN; 29.02.2000) KAYNAKLANAN ZARARLARDAN DOĞAN TALEPLER,

#### TEMİNAT SINIRLARI

SİGORTA ÖDEMESİ, TAZMİNAT HAKKINA SAHİP BİR VEYA BİR DEN FAZLA TARAFIN BULUNMASINA BAKILMAKSIZIN HASAR OLAYINA GÖRE AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDE SINIRLIDIR:

- 5.1. CMR MAD. 21 UYARINCA YANLIŞ ADRESE TESLİMAT DURUMUNDA 10.000.-EUR. TUTARINDA BİR MEBLAĞ İLE SINIRLIDIR,
- 5.2. MAD. 3.3. UYARINCA 25.000.-EUR. İLE SINIRLIDIR,
- 5.3. DİĞER HASARLARDA CMR MAD. 23'DEN İTİBAREN GÖRÜLEN TAZMİNAT ÖDEMESİ İLE SINIRLIDIR. ANCAK, HER ARAÇ BAŞINA AZAMI 1.500.000.-EUR. İLE SINIRLIDIR.

#### PRİMLER

PRİM TÜRÜ VE MİKTARI POLİÇENİN EK ŞARTLARINA GÖRE BELİRLENMEKTEDİR.

#### PRİM ÖDEMESİ

- 7.1. MUTABIK KALINAN BİR YILLIK PRİM VEYA BUNUN 1. TAKSİDİ, POLİÇENİN SUNULMASINDAN SONRA 2 HAFTA İÇİNDE MÜTEAKİP PRİM İSE PRİM FATURASININ SUNULMASINDAN SONRA 2 HAFTA İÇİNDE ÖDENECEKTİR. SİGORTA ETTİREN TARAF 2'DEN FAZLA TAKSİTLE GECİKTİĞİ TAKDİRDE, GERİ KALAN YILLIK PRİMİN TAMAMI 1 DEFADA TAHSİL EDİLİR.
- 7.2. SİGORTALANACAK SEVKİYATLARA İLİŞKİN BELİRLENEN AYLIK BİLDİRİMLER VE BUNDAN DOĞAN PRİMLERİN SİGORTACILARA MÜTEAKİP AYIN EN GEÇ 15. GÜNÜNE KADAR ULAŞMIŞ OLMASI GEREKİR. SİGORTA ETTİREN TARAF, BİLDİRİM YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜ KUSURLU OLARAK İHLAL ETTİĞİ TAKDİRDE, SİGORTACILAR ÖDEME YÜKÜMLÜLÜĞÜNDEN MUAFTIR.
- 7.3. BİR AY İÇERİSİNDE HERHANGİ BİR SEVKİYATIN GERÇEKLEŞTİRİLMEMESİ HALİNDE, SİGORTA ETTİREN TARAF BU DURUMU SİGORTACIYA YAZILI OLARAK BİLDİRMESİ GEREKİR.
- 7.4. SİGORTA ETTİREN TARAF BİR PRİM ÖDEMESİNİ 2 HAFTADAN UZUN SÜRE GECİKTİRİRSE, SİGORTACILAR ÖDEME YÜKÜMLÜLÜĞÜNDEN MUAFTIR.
- 7.5. SİGORTACILAR, SİGORTA ETTİREN TARAFIN BİLDİRİMLERİNİ, İŞLETME DEFTERLERİNİ VE SAİR BELGELERİNİ İNCELEMELİK SURETİYLE KONTROL ETMEYE YETKİLİDİR. SİGORTACILAR, SİGORTA ETTİREN TARAFIN İŞLETMESİNDEN EDİNDİKLERİ BİLGİLERİ GİZLİ TUTACAKTIR.

## **YÜKÜMLÜLÜKLER**

### **1.1. GENEL YÜKÜMLÜLÜKLER**

#### **8.1.1. SİGORTA ETTİRENİN TAAHHÜTLERİ ŞUNLARDIR:**

- 8.1.1.1. SÜRÜCÜLERİ VEVEYA NAKLİYECİLERİ VE DİĞER YARDIMCILARINI ÖZENLİ BİR TÛCCARIN İTİNASI İLE SEÇMEK,
- 8.1.1.2. KULLANILAN ARAÇLARIN TEKNİK DURUMLARINI VE BRANDALARINI VE SOĞUTUCU CİHAZLARINI SÛREKLİ KONTROL EDİP/ETTİRİP, KUSURLARI DERHAL GİDERMEK,
- 8.1.1.3. İŞVERENLE MAKBUZSUZ BİR TESLİMAT YAZILI OLARAK BELİRLENMEMİŞ İSE, SEVKİYATLARIN YANLIZCA ALICININ MAKBUZU (ALINDI BELGESİ) KARŞILIĞINDA TESLİM EDİLMESİ KONUSUNDA SÛRÛCÛ PERSONELE VEYA MÛTEAKİP TAŞIMACILARA TALİMAT VERMEK,
- 8.1.1.4. POLİÇE EKİNDE BULUNAN SÛRÛCÛ TALİMATINI, KENDİ SÛRÛCÛ PERSONELİNE TEYİD MUKABİLİ VERMEK,

#### **8.1.2. SİGORTA ETTİRENİN SORUMLULUKLARI ŞUNLARDIR:**

- 8.1.2.1. YANLIZCA İKİ SÛRÛCÛ İLE DONATILMIŞ OLAN (Kİ; BU DURUMDA BİR SÛRÛCÛ ARAÇTAN AYRILDIĞINDA, DİĞERİ YÛKLÛ ARAÇIN KONTROLÛ İLE YÛKÛMLÛ OLACAKTIR) VEYA SİGORTACILAR TARAFINDAN KABUL EDİLEN VE ÇALIŞAN BİR EMNİYET SİSTEMİ (KAPİ KİLİDİ VEYA SERİ ATEŞLEME KİLİDİ BUNLAR ARASINDA YER **ALMAZ**) BULUNAN ARAÇLAR KULLANMAKLA YÛKÛMLÛDÛR. EMNİYET SİSTEMİ, ARAÇIN TERKEDİLMESİ DURUMUNDA HER SEFERİNDE (KISA SÛRELİ DAHI OLSA) DEVREYE SOKULMASI GEREKİR.
- 8.1.2.2. ARAÇLARIN VE NAKLİYE KAPLARININ BEKÇİLİ BİR OTOPARKA VEYA ETRAFI ÇEVİRİLMİŞ BİR ARAZİYE PARK EDİLMESİNİ TEMİN ETMEKLE YÛKÛMLÛDÛR.

#### **1.1.2. UYARINCA ALT SİGORTA SÖZ KONUSU OLDUĞUNDA SİGORTA ETTİREN**

- 8.1.3.1. YANLIZCA YETERLİ MESULİYET MEBLAĞI SUNAN BİR MESULİYET SİGORTASI YAPTIRMİŞ OLAN NAKLİYECİLERİ GÖREVLENDİRMEKLE YÛKÛMLÛDÛR.
- 8.1.3.2. BİR MESULİYET SİGORTASININ HALEN MEVCUT OLUP OLMADIĞINI EN FAZLA 6 AYLIK ARALIKLARLA KONTROL ETMEKLE YÛKÛMLÛDÛR.

#### **1.1.3. HASAR VE KAYIP DURUMUNDA YÛKÛMLÜLÜKLER**



- 11.2. SİGORTA KAPSAMI, SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİNDEN ÖNCE AKDEDİLMİŞ TÜM NAKLIYAT SÖZLEŞMELERİ İÇİN VE BUNLARDAN DOĞAN TÜM YÜKÜMLÜLÜKLERİN YERİNE GETİRİLMESİNE KADAR GEÇERLİ KALMAKTADIR.
- 11.3. SİGORTACILAR, HASAR DURUMUNDA İŞBU SİGORTA SÖZLEŞMESİNİ BİR AYLIK İHBAR SÜRESİYLE TAAHHÜTLÜ MEKTUP YOLUYLA FESHETMEYE YETKİLİDİR. BU HAK, ALACAK TALEBİNİN KARŞILANMASINDAN VEYA GERİ ÇEVİRİLMESİNDEN SONRA BİR AY İÇİNDE KULLANILMADIĞI TAKDİRDE ORTADAN KALKAR.

#### **YETKİLİ MAHKEME / UYGULANACAK YASA**

- 2.1. TÜM ALACAK TALEPLERİNE İLİŞKİN TEK YETKİLİ YARGI YERİ MÜNİCH'TİR. BU POLİÇEDEN DOĞAN TALEPLER, SİGORTA ETTİREN TARAF İŞBU YETKİLİ MAHKEME MADDESİNİ İHLAL ETMEK SURETİYLE ALMANYA DIŞINDA BULUNAN BİR MAHKEMEDEN SİGORTACILAR ALEYHİNE BİR KARAR ÇIKARDIĞI TAKDİRDE GEÇERLİ DEĞİLDİR. BU HUSUS SİGORTACILARIN, MAHKEMENİN YETKİ ALANI KONUSUNDA İTİRAZDA BULUNMADAN DAVAYI KABUL ETMİŞ OLMALARI HALİNDE GEÇERLİ DEĞİLDİR.
- 12.2. SİGORTA ETTİREN TARAF VE SİGORTACILAR ALMAN YASALARININ GEÇERLİLİĞİ KONUSUNDA MUTABİK KALMIŞLARDIR.

#### **İCARİ MUAMELELER**

- 13.1. SİGORTA SÖZLEŞMESİ, LUTZ ASSEKURANZ-MAKLER GMBH / UNTERFÖHRING ŞİRKETİ TARAFINDAN İDARE EDİLMEKTEDİR. BU ŞİRKET, SİGORTACILAR TARAFINDAN İŞBU SÖZLEŞME İLE İLGİLİ TÜM BEYANLARIN TESLİM VE TESELLÜMÜ KONUSUNDA SİGORTA ETTİREN TARAF KARŞISINDA YETKİLİ KILINMIŞ OLUP, PRIM TAHSİLATINI DA GERÇEKLEŞTİRMEKTEDİR.
- 13.2. LUTZ ASSEKURANZ-MAKLER GMBH ŞİRKETİ AYRICA, SİGORTACILARIN İŞBU SÖZLEŞMEDEN DOĞAN TALEPLERİNİ KENDİ ADINA İLERİ SÜRMEYE YETKİLİDİR.
- 13.3. SİGORTACILARA KARŞI AÇILAN DAVALARIN LUTZ ASSEKURANZ-MAKLER GMBH ŞİRKETİ DİKKATİNE TEBLİĞ EDİLMESİ GEREKİR.

#### **VERİ KORUMA KLOZU**

SİGORTA SÖZLEŞMESİ İLE İLGİLİ VERİLER, FEDERAL VERİ KORUMA KANONU (DSG) HÜKÜMLERİ DİKKATE ALINMAK SURETİYLE SAKLANIR, SÖZKONUSU SİGORTACILARA, GEREKTİĞİNDE REASÜRANZ ŞİRKETLERİNE VE İSTATİSTİK BAĞLI OLARAK GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E.V. (GDV) (ALMAN SİGORTA KURUMLARI BİRLİĞİ) İLE AKTARILIR. VERİLERİ ALAN YERLERİN ADRESLERİ TALEP HALİNDE BİLDİRİLİR.

Önemli not. Ticari ilişkilerimizde CMR Policesi ve CMR Konvansiyonu orijinal belgeleri esas alınacaktır. Türkçe Tercümenin hiçbir hukuksal bağlayıcılığı yoktur.

## İŞTİRAK

### YÖNETİM ŞARTI

- BU SÖZLEŞMENİN YÖNETİMİ, GENERALI VERSICHERUNG AG TARAFINDAN ÜSTLENİLMİŞTİR. İŞTİRAK EDEN SİGORTACILAR ŞİRKETİN ALDIĞI TEDBİRLERE MUVAFFAKAT EDECEKLERDİR.
- YÖNETEN SİGORTACI TARAFINDAN ZARAR VE ZİYAN DÜZENLEMESİ VE MUHTEMEL DAVALARIN YÜRÜTÜLMESİ İLE İLGİLİ OLARAK VARILAR ANLAŞMALAR VE ALINAN TEDBİRLER, İŞTİRAK EDENLER İÇİN BAĞLAYICIDIR.
- SİGORTA MÜNASEBETİNDEN MEYDANA GELEN DAVALARDA SİGORTA ETTİREN SADECE YÖNETEN SİGORTACI ALEYHİNE DAVA AÇABİLİR. MÜŞTEREK SİGORTACILAR, MAHKEMENİN KESİNLEŞMİŞ KARARINI KENDİLERİ İÇİN DE BAĞLAYICI OLARAK KABUL EDERLER. YÖNETEN SİGORTACININ İŞTİRAK PAYININ TEMYİZ VE TETKİK TUTARINA ULAŞMAMASI HALİNDE DAVA, BU TUTAR ELDE EDİLENE KADAR MÜŞTEREK SİGORTACILARI DA KAPSAYABİLİR.
- SİGORTACILARIN POLİÇEYE GİREN RÜCU HAKLARI DURUMUNDA İŞTİRAK EDEN SİGORTACILAR, YÖNETEN ŞİRKETİ İŞTİRAK EDENLERİN PAYLARI İÇİN KENDİ ADINA ÜÇÜNCÜ KİŞİLERİ DAVA ETMEYE YETKİLİ KILAR VE BU HUSUSDA KENDİ PAYLARI İLE İLGİLİ RÜCU HAKLARINI YÖNETİCİ ŞİRKETE DEVREDELER.

### İŞTİRAK

POLİÇEYE AŞAĞIDA ADI GEÇEN ŞİRKETLER, MÜTESELSİL MESULİYET HARIÇ İŞTİRAK ÜZERE, KAYDEDİLMİŞ PAYLARA İŞTİRAK ETMEKTEDİRLER:

GENERALI Versicherung AG München	% 35
Esa Cargo & Logistic Gmbh Bad Friedrichshall	% 25
XL Insurance Company Limited Londra	%25
WÜBA Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft,Berlin	% 10
NÜRNBERGER Allgemeine Versicherungs AG Nürnberg	% 5



## EK – C

### ÖRNEK YARGITAY KARAR METİNLERİ

1. Yargıtay Özel Daire 19.3.2002 T. 2001/10688 E. 2002/2513 K.

Davacı Anadolu Sigorta A.Ş. vekili, dava dışı Selcan Dış Ticaret Ltd.Şti.ne ait müvekkiline taşıma poliçesi ile sigortalı gelinlik emtianının taşıma sırasında hasarlandığını, hasar bedelinin sigortalıya ödendiğini ileri sürerek, TTK.nun 1301. Maddesi uyarınca hasar bedelinin davalı taşımacı ile CMR sigortacısı diğer davalı Başak Sigorta A.Ş.den tahsili isteminde bulunmuştur. Birleştirilen davada, dava konusu malın alıcısı Günay Ceyhangör dava konusu malı FOB satışla satıcı Selcan Ltr.Şti. den satın aldığı,navlun parasını kendisinin ödediğini, nef'i ve zararın kendisine geçtiğini bu nedenle emtianın taşıma sırasında hasarlanması nedeniyle oluşan zarar bedeli, tespit masrafı, navlun bedeli ve yoksun kaldığı kâr bedelinin davalılardan tahsilini talep etmiştir.

Davalılar vekili, asıl davaya karşı cevabında, sorumluluklarının sınırlı olduğunu beyan etmiş, birleştirilen davaya karşı ise aynı hasar nedeniyle kendilerine karşı iki ayrı dava açılmayacağını savunmuştur. Mahkemece asıl davanın kabulüne, birleştirilen davanın aktif dava ehliyeti yokluğundan reddine karar verilmiştir.

Davacı sigortacı Anadolu Sigorta A.Ş. nin sigortalısı Selcan Ltd. Şti. ile birleştirilen davanın davacısı Sunay Ceyhangör (Anadolu İmport-Eksport) arasında dava konusu gelinliklerin satımı ile ilgili bir sözleşme yapıldığı konusunda uyuşmazlık yoktur. Uyuşmazlık, satım türünün ne olduğu, dolayısıyla satım konusu emtianın hasarlanması nedeniyle dava hakkının kimde olduğu noktasındadır. Şu halde, bu davada öncelikle çözülmesi gereken husus, dava hakkının satıcının sigortacısında mı, yoksa alıcı Sunay Ceyhangör'de mi olduğu konusudur.

Mahkemece, asıl (ilk) dava esas alınarak bilirkişi incelemesi yapılmış ve bilirkişi incelemesinde satış türü üzerinde durulmamış, diğer bir deyişle, dava hakkı konusuna değinilmemiştir. Daha sonra mahkemece yapılan değerlendirmede satışın CİF satış olduğu kabul edilmiş ve bu kabule göre asıl davacının açtığı dava kabul edilip, birleştirilen davanın ise kanıtları yeterince değerlendirilmeden ilk açılan davadaki kabule bağlı kalınarak, birleştirilen davanın reddine karar verilmiştir.

Oysa, dava dosyası incelendiğinde, navlun faturasının birleştirilen davanın davacısı Anadolu İmport-Ekspor adına kesildiği, satışa ilişkin bir kısım belgelerde satış türünün "FOB" olarak gösterildiği 23.12.1999 tarihli Gümrük Çıkış Beyannamesi'nde FOB yanında İş Bankası A.Ş. "Mal Mukabili" ibaresinin yazılı olduğu anlaşılmaktadır.

Şu halde mahkemece yapılan iş; ihracat işlerinde anlayan bankacı, gümrükçe ve taşımacılık konusunda uzman bilirkişi kurulundan rapor alınması, gerektiğinde ilgili banka ve gümrük kayıtları üzerinde inceleme yapılması ve buna göre satış türünün ve buna bağlı olarak aktif dava hakkının belirlenmesi ve bu belirlemeden sonra geçerli bir sigorta sözleşmesinin mevcut olup olmadığının tespit edilmesi ve oluşacak sonuca göre hüküm kurulmak gerekirken, bu hususlar gözetilmeden eksik inceleme ve değerlendirme ile yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş ve kararın davacı Sunay Ceyhangör yararına bozulması gerekmiştir.

Öte yandan kabul şekline göre, dava konusu taşımanın uluslar arası bir taşıma olduğu taraflar arasında ihtilafı olmadığı gibi, esasen bu husus mahkemenin de kabulündedir. Ülkemiz 30.10.1995 tarihinde CMR Konvansiyonu'nu kabul etmiş ve anılan Konvansiyon hükümleri bu tarihte yürürlüğe girmiştir. T.C. Anayasası'nın 90 ncı maddesinin son fırcası hükmünde "Usulüne uygun yürürlüğe konulmuş Milletlerarası Antlaşmalar kanun hükmündedir." düzenlenmesi mevcuttur. TTK.nun taşımaya ilişkin hükümleri halen yürürlükte ise de, uluslar arası taşımalar bakımından daha sonra yürürlüğe giren ve bir iç hukuk kuralı haline gelen CMR Konvansiyonu'nun öncelikle olarak uygulanması gerektiği halde, anılan Konvansiyon hükümleri dışlanarak, yasal olmayan gerekçelerle TTK.nun

taşımaya ilişkin hükümlerine göre hüküm kurulması da isabetli olmamış ve kararın bu nedenle davalılar yararına bozulması gerekmiştir.

2. Yargıtay Özel Daire 14.09.2004 T. 2003/13620 E. 2004/8276 K.

"Dava, nakliyat sigorta poliçesinden kaynaklanan rücu davasıdır. Dosya kapsamına göre, sigorta konusu emtia Irak'tan Türkiye'ye yapılan uluslar arası taşıma sırasında hasarlanmış olup, taşımanın CMR Konvansiyonu hükümlerin tabi olduğu açıktır. Hükme esas bilirkişi raporunda taşıma, yurt içinde yapılmış bir taşıma gibi değerlendirilerek, sorumluluk esasları ve zarar miktarının belirlenmesi TTK. 'nun taşımaya ilişkin 781 nci ve 785 nci maddeleri hükümlerine göre belirlenmiştir.

Bu durumda mahkemece, bilirkişiden ek rapor alınarak, CMR Konvansiyonu'nun 17 nci maddesi hükmü değerlendirilmek suretiyle davalı taşıyıcının sorumluluğunun ve 23 ncü vd. maddeleri hükümlerine göre zarar miktarının belirlenmesi, sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiştir."

3.Yargıtay Özel Daire'nin 18.11.1999T. 1999/4597E. 1999/9325 K.

"Ancak, dosyaya ibraz edilen 20.12.1996 tarihli taşıma sözleşmesinden, taşımanın CMR Konvansiyonuna tabi olduğu açıkça anlaşılakta olup, gerek davalı ve gerekse fer'i müdahil sigortacı, zarar hesabının CMR Konvansiyonu'nun 23. Maddesinde belirlenen düzenlemelere göre yapılması gerektiğini savunmuşlardır. Hükme dayanak yapılan bilirkişi raporuna da bu yönde itiraz edildiği halde, mahkemece, davalı tarafın bu yöndeki itirazlarını karşılar bilirkişilerden ek rapor alınması ve elde edilecek sonuca uygun bir karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı olarak yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir."

4. Yargıtay Özel Daire 17.05.2001 T. ve 2001/956 E. 2001/4538 K.

"Davacı vekilinin temyiz itirazlarına gelince; dava, TTK.'nun 1301 nci maddesine dayalı rücu tazminat istemine ilişkin olup, davalı tarafından yurt dışına taşınması üstlenilen sigortalı emtianın aracın kaza yapması nedeniyle kısmen hasarlandığı hususunda uyuşmazlık yoktur.

TTK.'nun 781/1. Maddesi hükmü taraflar arasındaki sözleşme gereğince "Eşyaların Kara Yolunda Uluslar arası Nakliyatı İçin Sözleşme"

(CMR)'nin aynı paraleldeki 17/1. Maddesi gereğince, taşıyıcı, eşyanın kendisine teslim edildiği andan gönderilene teslim edilinceye kadar geçen süre içinde uğradığı ziya ve hasardan sorumludur. Davalı, CMR.'nin 17/2 ve müteakip fıkralarındaki sorumluluktan kurtulmasını gerektiren hallerin mevcudiyetini kanıtlamış değildir. Bu itibarla, taşıyıcının eşyanın hasar ve ziyasına neden olan olayda %75 oranında kusurlu bulunması, ziya ve hasara uğrayan eşya bedelinin tamamından sorumlu olmasını engellemez. Bu bakımdan, kusur nedeniyle indirim yapılarak yapılan hesaplama itibar edilmesi doğru olmamıştır.”

5. Yargıtay Özel Daire 07.06.2004 T. 2003/12199 E. 2004/6351 K.

“Dava, emtia nakliyat sigorta poliçesinden kaynaklanan rücu istemine ilişkindir. Davacı sigorta şirketi tarafından nakliyat sigorta poliçesi düzenlenmiş emtianın davalı Martı A.Ş. tarafından yapılan uluslar arası taşıması sırasında meydana gelen hasar nedeniyle sigortalısına ödeme yapan davacı sigorta şirketi bu dava ile T.T.K. nun 1301 maddesi uyarınca tazminat istemektedir. Davalı sigorta şirketi diğer davalı şirketin üstlendiği taşımada “CMR Karayolu ile Yapılan Uluslar arası Emtia Taşımaları Nakliyecisi Sorumluluk Sigorta” poliçesini düzenlemiştir. Mahkemenin de isabetli olarak belirlediği üzere, bir tür sorumluluk sigortası olan taşıma sorumluluk sigortalarında taşıyıcının hukuki sorumluluğu sigortacı tarafından üstlenildiğinden, riziko ve hasar gerçekleşmesi halinde zarar görenin sigortacıya başvurabilmesi için taşıyıcının sorumluluğunu gerektiren bir rizikonun gerçekleşmiş bulunması zorunludur. Tıpkı diğer sorumluluk sigortalarında olduğu gibi, bu tür sorumluluk sigortasında da taşıma sırasında malı hasar gören kişilerin taşıyıcının yaptırdığı sorumluluk sigortasına dayanarak, doğrudan sigortacı aleyhine dava açabilmeleri de mümkündür. Bu nedenle somut olayda davalı sigorta şirketine husumet yöneltilmesinde bir isabetsizlik bulunmamaktadır.

Ancak, davalı sigorta şirketi yargılamada, zararın ambalajlama ve istif hatasından kaynaklandığını ileri sürerek, diğer davalı sigortalısı ile yapılan sigorta sözleşmesi özel şartlarının 06.18 maddesinde bu tür rizikolar nedeniyle meydana gelen zararların teminat dışında kaldığını savunmuştur. Bilirkişi tarafından yapılan incelemede hasarın taşıma sırasında meydana

geldiği, taşıyıcının istife nezaret yükümlülüğü olduğu, dosya içerisinde bulunan fotoğraflara göre ambalaj ve tertip noksanlığı bulunmadığı belirtilerek taşıyıcının sorumluluğu tespit edilmiş ise de, davalılar arasında düzenlenen sigorta poliçesi, sigortalının her türlü sorumluluğundan sigortacının da sorumlu olacağı hükümlerini içermemekte, poliçe eki olan özel şartlar ile bir çok riziko, taşıma işini gerçekleştiren sigortalı üzerinde bırakılmaktadır.

Bir baka deyişle, zararın taşıma sırasında doğmuş olması tek başına taşıyıcının sorumlu tutulabilmesine yeterli olabileceği halde, taşıma sorumluluk sigortacısının zarardan sorumlu tutulabilmesi için sigortalı ile yaptığı sözleşmede hasara neden olan rizikonun teminat dışı bırakılmamış olması da gerekmektedir.

Davalı sigorta şirketi eksper tarafından yerinde yapılan incelemede emtianın hareket etmesinin engellenmemiş olduğu; dolayısıyla zararın ambalajlama hatasından kaynaklandığı açıklanmış olup, mahkemece alınan bilirkişi raporu bu hususta yeterli incelemeyi taşımadığı gibi davalılar arasındaki sigorta sözleşmesinin anılan hükmü de tartışılıp değerlendirilmemiştir.

O halde, mahkemece yukarıda açıklanan ilkeler doğrultusunda inceleme yapılan hasil olacak sonuca göre davalı sigorta şirketin sorumluluğunun belirlenmesi gerekirken, yazılı olduğu şekilde eksik incelemeye dayalı olarak karar verilmesi doğru görülmemiştir.”

6. Yargıtay Özel Daire 04.03.2003 T. 2002/10358 E. 2003/1915 K.

“Davalı Başak Sigorta A.Ş. taşımayı yapan aracın CMR sorumluluk sigortacısıdır. Bu nedenle davacı sigorta şirketinin, sigortalısına halef olarak CMR sigortacısından kendi sigortalısına ödediği sigorta bedeli için tazminat talep etme hakkı vardır. Ancak, davalı sigorta şirketinin poliçeden dolayı sorumluluğu poliçe özel ve genel koşullarına göre belirlenmelidir.

Somut olayda Başak Sigorta A.Ş. vekili, rizikonun ve riziko sonucu oluşan zararın, sigortalı aracın teknik arızası, bakımsızlığı gibi nedenlerden kaynaklanması durumunda poliçe teminatı dışında kaldığını savunmuştur.

Sigortalı aracın ve taşınan emtianın yanmasının Dorse ile çekici

arasındaki kablonun kötü izale edilmiş olması nedeniyle kısa devre yaparak yangın çıkması sonucunda yandığı konusunda uyuşmazlık bulunmadığına göre, mahkemece, aralarında sigortacılık alanında uzman bilirkişinin de bulunduğu kuruldan rapor alınarak, davalı şirketin hasarın sigorta poliçe teminatı altında olmadığına ilişkin savunmasının poliçe özel ve genel şartlarına göre irdelenmesi ve sonucuna göre karar verilmesi gerekir iken, eksik inceleme ile karar verilmesi bozmayı gerekmiştir.”

7. Yargıtay Özel Daire 10.12.2004 T. 2004/13604 E. 2004/2194 K.

“CMR Poliçesi Umumi Hükümleri’nin 3.s.1 nci maddesine göre, araçtaki teknik arızalar sebebi ile meydana gelen ziya ve hasarlar teminat kapsamı dışında olup, taşımayı gerçekleştiren aracın brandasının eski ve bakımsız olması nedeniyle yırtılmasının, araçta teknik arızaya sebebiyet verdiği ve zararın teknik bir arızadan meydana geldiğini kabule imkan vermemesine, bir başka ifadeyle yukarıda anılan hükümde bahsi geçen bakım eksikliği vs. hallerin, aracın bizatihi sevk ve idaresine ilişkin teknik donanımında bir arızaya neden olmasının amaçlandığının açıkça anlaşılakta olmasına göre, davalı sigorta şirketi vekilinin HUMK. nun 440 nci maddesine uygun bulunmayan karar düzeltme istemlerinin reddi gerekmiştir.”

8. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi., 14.07.2005 T., 2004/9597 E., 2005/7642 K.

“...Mahkemece, iddia, savunma, dosyadaki kanıtlar ve bilirkişi raporlarına nazaran, davalı M. Trans Uluslar arası Nakliye Sanayi ve Ticaret A.Ş.’ye araçlarla taşınan malın Budapeşte’de park alanında meydana gelen yangın neticesinde tam ziyana uğradığını, olayın meydana geliş şekli göz önüne alındığında bu kadar büyük çapta meydana gelen yangının TIR şoförleri tarafından geç fark edilmesi, yangın söndürme cihazlarının geç devreye sokulması, itfaiye geç haber verilmesi, şoförlerin olası tehlikeleri göz önüne alarak araçlarını bitişik nizamda park etmiş olmaları gibi sebepler göz önüne alındığında meydana gelen yangın olayından dolayı CMR Konvansiyonu’nun 3’üncü maddesi gereğince davalı alt taşıyıcının sorumlu olacağı, davalı sigortacının da bu araçların sigortacısı olması nedeniyle sorumlu tutulması gerektiği gerekçeleriyle, davanın kısmen kabulüyle

(19.031,34) USD, (50.776,71) DEM ve (152.243,550.-) TL' nin yabancı para alacakları için dava tarihinden 3095 sayılı yasa'nın 4/a maddesi gereğince, TL. alacağı için dava tarihinden itibaren reeskont faizi yürütülmek suretiyle, davalı sigortacının 760 DEM' lik muafiyeti nedeniyle bu miktarın dışında kalan meblağ yönünden sorumlu olması kaydıyla, davalılardan müteselsilen tahsiline karar verilmiştir.

Karar, davalılardan B.Sigorta A.Ş. vekilince temyiz edilmiştir.

Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalı sigorta şirketi vekilinin aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan sair temyiz itirazları yerinde değildir.

C.M.R. Karayolu ile yapılan Uluslar arası Emtea Taşınması Nakliyecisi Sorumluluk Sigortası Özel Şartlarınının 04.02.maddesinde, ayrıca yapılan masrafların taşınan emteadaki hasara oranla makul ölçülerde olması kaydıyla, hasarı azaltma, kurtarma ve hasar tespit giderleri ile emtianın son varma yerine sevk edilmesi için gerekli ek masraflarında karşılanacağı belirtilmiş olup, mahkemece alınan..... imzalı ilk bilirkişi raporunda özel şartların 04.02. maddesi kapsamında davalı sigortacıdan talep edilebilecek harcamalar toplamının 1.159,25 DEM tutarında olduğu tespit edilmiş. Davacı tarafından bu tespite itiraz edilmemiştir. Bu durumda mahkemece, mal hasar dışında yapılan masraflarla ilgili olarak bu miktarın hüküm altına alınması gerekirken, (5.004,71) DM ve (152.243.550.-)TL' nin teminat kapsamında masraf kalemleri olarak kabul edilmesi doğru olmamıştır.

Yine, mahkemece hüküm altına alınan yabancı para alacağının CMR Konvansiyonu'nun 27/1.maddesi uyarınca %5 oranında faiziyle birlikte tahsiline karar verilmesi gerekirken, olayda tatbik imkanı bulunmayan 3095 sayılı Yasa'nın 4/a maddesindeki faiz oranının dikkate alınması da yanlış olmuş ve kararın açıklanan nedenlerle davalı sigortacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir.

9. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi ., 06.06.2005 T. , 2004/9126 E. ,2005/5843 K.

"...Dava, karayoluyla uluslar arası nakli davalı tarafından üstlenilen emtianın taşıma esnasında hasarlanması nedeniyle sigortalısına hasar bedelini ödeyen sigortacının, sigortalısının haklarına halef olarak açtığı tazminat istemine ilişkin bulunmaktadır.

Uyuşmazlığa uygulanması gereken Karayolu ve Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi İle İlgili Anlaşma (CMR)'nin 17/1'inci maddesi uyarınca kural olarak taşıyıcı malları teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybindan ve vuku bulacak hasardan sorumlu ise de, aynı Konvansiyon'un 17/4-c maddesi uyarınca, malların göndericisi, alıcı veya bunlar adına hareket eden şahıslar tarafından taşınması, yüklenmesi, istif edilmesi veya boşaltılması nedeniyle oluşan hasarlardan dolayı taşıyıcının ibra edileceği belirtilmiştir. Davaya konu uyuşmazlıkta, yanıt dilekçesinde yüklemenin dava dışı gönderen tarafından yapıldığı savunulmuştur. Yukarıda açıklanmaya çalışıldığı üzere, gönderenin taşınması üstlenilen forkliftin istifini yanlış yapmış olması halinde anılan hükümler uyarınca, taşıyıcının tazminatla sorumlu tutulması düşünülemezse de, yükleme ve istif hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği hallerde, taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması M.K.'nun 2.maddesinde yer alan dürüstlük ilkesinin bir gereğidir. Dolayısıyla uyarının yapılmadığı hallerde, zararın gönderen ile taşıyıcı arasında B.K.'nun 44 nün maddesi uyarınca paylaşılması uygun olur.

Somut olayda, hükme esas bilirkişi raporunda, forklift emtianının bağlantı kayışları ve vidalarla bağlı olduğu, uzun süren taşımada normal sarsıntılara karşı bir zarara uğrayıp, varma yerine yakın bir yerde sert bir virajdan dönüş sırasında, emtianın bağlantılardan kurtularak, kamyon kasasını kırıp, yere düştüğü tespitlerine yer verilerek, sürücünün, yüke uygun şekilde virajdan dönüş yapmadığı ve bu nedenle de, tam kusurlu olduğu sonucuna varılmıştır. Oysa, bu tespitler, daha çok yükleme kusurunun varlığını çağrıştırmaktadır. Davalılardan taşıyan vekili, raporu itirazında, bu yöne işaret etmiştir. Gerçekten de, istiflemenin her türlü yol koşulu



öngörülerek, doğru, yeterli ve güven verici şekilde yapılması gerekmekte olup, taşıma boyunca, pek çok virajdan dönen aracın, son aşamadaki bir virajdan dönerken, yükün bağlantılardan kurtulması, sürücü kusurundan çok baştan beri olan ve fakat seyahat boyunca artan yükleme kusurunun varlığını ortaya koymaktadır. Yükleme taşıyıcıya ait değilse, taşıyıcının, sadece yüklemeye nezarete ilişkin bir sınır ve seviyede kalan bir kusur hali dışında sorumluluğu bulunmadığının kabulü gerekir. Nitekim, sürücünün dönüşü sert yaptığına ilişkin maddi bir tespit olay yeri tespit tutanağında ve sürücü beyanında bulunmamakta olup, raporda ve hüküm gerekçesinde bunun aksine varılan sonucun dayanakları da gösterilmiş de değildir. Mahkemece, ek rapor da alınmamıştır.

Bu durumda mahkemece, bu davalı vekilinin savunması üzerinde yeterince durularak, yüklemenin taşıyıcıya ait olmadığını belirlenmesi halinde, kusurun ağırlıklı bölümü yükleyen üzerinde bırakılacak şekilde, davalılardan taşıyıcının müterafik kusur oranı belirlenerek, oluşacak uygun sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekirken, bu yönden eksik incelemeye dayalı yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamıştır...”.

10. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi., 24.05.2005 T. 2005/5586 E. 2005/5462 K.

“...Davacı vekili, müvekkili şirkete nakliyat sigorta poliçesiyle sigortalı emtianın davalıya ait TIR’larla Rusya’dan davalı şirketin fiktif sahasına hasarlı olarak indirildiğini ileri sürerek, müvekkilince sigortalısına ödenen 2.484.000.000.-TL’nin 13.07.2001 tarihinden itibaren faiziyle birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Mahkemece davanın kısmen kabulüne karar verilmiş, davalı vekilince temyiz edilen karar, Dairemiz’ in 12.01.2004 günlü kararı ile onanmıştır.

Davalı vekili bu kez karar düzeltme isteminde bulunmuştur.

Dava, karayoluyla uluslar arası nakli davalı tarafından üstlenilen emtianın taşıma esnasında hasarlanması nedeniyle sigortalısına hasar bedelini ödeyen sigortacının, sigortalısının haklarına halef olarak açtığı tazminat istemine ilişkin bulunmaktadır.

Uyuşmazlığa uygulanması gereken Karayolu ve Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi İle İlgili Anlaşma (CMR)'nin 17/1.maddesi uyarınca kural olarak taşıyıcı malların teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybindan ve vuku bulacak hasardan mesul ise de aynı Konvansiyonun 17/4-c maddesi uyarınca malların gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden şahıslar tarafından taşınması, yüklenmesi, istif edilmesi, veya boşaltılması nedeniyle oluşan hasarlardan nedeniyle taşıyıcının ibra edileceği belirtilmiştir. Davaya konu uyuşmazlıkta yüklemenin gönderene mi yoksa, taşıyıcıya mı ait olduğu araştırılmamıştır. Yüklemenin taşıyıcıya ait olması halinde hasarın tamamından davalının sorumlu olacağı tartışmasızdır. Yüklemenin gönderene ait olması halinde ve hasarında yükleme hatasından kaynaklanması durumunda ise anılan hükümler uyarınca taşıyıcının tazminatla sorumlu tutulması düşünülemezse de yükleme ve istif hatasının ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği hallerde taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması M.K.'nin 2.maddesinde yer alan dürüstlük ilkesinin bir gereğidir. Dolayısıyla uyarının yapılmadığı hallerde zararın gönderen ile taşıyıcı arasında B.K.'nin 44.maddesi uyarınca paylaşılması uygun olur. Bu durumda mahkemece zararın öncelikle istif hatasından mı, yoksa taşınma kusurundan mı kaynaklandığı tartışmasız bir şekilde ortaya konduktan sonra eğer zararlı sonuç istif hatasından kaynaklanmışsa bu taktirde yüklemenin davalıya ait olup olmadığı belirlenmelidir. Yükleme ve istifin gönderene ait olması halinde davalı taşıyıcının müterafik kusur oranı belirlenerek oluşacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekirken, noksan değerlendirmeye dayanan bilirkişi raporuna göre karar verilmesi doğru görülmemiş mahkeme kararınının bu nedenle davalının yararına bozulması gerekmiştir...".

## 03.08.2007 T. 26602 S. RESMÎ GAZETE

T.C. Resmî Gazete

Page 1 of 1

3 Ağustos 2007 CUMA

Resmî Gazete

Sayı : 26602

## BAKANLAR KURULU KARARI

**Karar Sayısı : 2007/12467**

Eklî "Sigortacılık Sektöründeki Uluslararası Faaliyetlere İlişki Kararı"nın yürürlüğe konulması; Devlet Bakanlığının 27/6/2007 tarihli ve 30159 sayılı yazısı üzerine, 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 3 üncü, 22 nci ve 23 üncü maddelerine göre, Bakanlar Kurulu'nca 6/7/2007 tarihinde kararlaştırılmıştır.

**Ahmet Necdet SEZER**  
CUMHURBAŞKANI

Recep Tayyip ERDOĞAN  
Başbakan

A. GÜL  
Dışişleri Bak. ve Başb. Yrd.

A. BABACAN  
Devlet Bakanı

F. KASIRGA  
Adalet Bakanı

H. ÇELİK  
Millî Eğitim Bakanı

M. M. EKER  
Tarım ve Köyişleri Bakanı

M.H.GÜLER  
Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

A. ŞENER  
Devlet Bak. ve Başb. Yrd.

M.AYDIN  
Devlet Bakanı

M. V.GÖNÜL  
Millî Savunma Bakanı

F. N. ÖZAK  
Bayındırlık ve İskan Bakanı

M. BAŞESGİOĞLU  
Çalışma ve Sos. Güv. Bakanı

A. KOÇ  
Kültür ve Turizm Bakanı

M. A. ŞAHİN  
Devlet Bak. ve Başb. Yrd.

N. ÇUBUKÇU  
Devlet Bakanı

O. GÜNEŞ  
İçişleri Bakanı

R.AKDAĞ  
Sağlık Bakanı

A. COŞKUN  
Sanayi ve Ticaret Bakanı

O. PEPE  
Çevre ve Orman Bakanı

B. ATALAY  
Devlet Bakanı

K. TÜZMEN  
Devlet Bakanı

K. UNAKITAN  
Maliye Bakanı

İ. YILMAZ  
Ulaştırma Bakanı

**SİGORTACILIK SEKTÖRÜNDEKİ ULUSLARARASI  
FAALİYETLERE İLİŞKİN KARAR**

**Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri**

**MADDE 1 – (1)** Yabancı sigorta şirketleri ile yabancı reasürans şirketleri, Türkiye'de ancak şube açmak suretiyle faaliyet gösterebilir. Şube açacak şirketlerin Türkiye'ye ayrılan ödenmiş sermayelerinin Türkiye'de kurulu sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri için belirlenen tutardan az olmaması ve faaliyette buldukları ülkelerde sigortacılık yapmaktan yasaklanmamış olması şarttır.

(2) Türkiye'de şube açmak suretiyle faaliyette bulunan yabancı sigorta şirketleri ve yabancı reasürans şirketleri, ikinci şubelerini açtıkları tarihten itibaren en geç bir ay içinde Hazine Müsteşarlığına ayrıca bir beyanname vererek Türkiye'deki şubelerinden birini diğer şubeleri temsile yetkili ve sorumlu yönetim merkezi olarak göstermek zorundadır. İkinci ve müteakip şubeler izne tabi değildir.

(3) Türkiye'deki merkez şubelerde yönetim kurulu yetki ve sorumluluklarını taşıyan ve şube müdürünün de dahil olduğu en az üç kişilik bir müdürler kurulu kurulur. Merkez şube müdürleri ile müdür yardımcıları, Türkiye'de kurulu sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin genel müdürü ile genel müdür yardımcısı gibi değerlendirilir.

(4) Müdürler kurulu, denetçiler, şube müdürü ve şube müdür yardımcıları, Türkiye'de kurulu sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin teşkilatı için öngörülen düzenlemelere; yabancı sigorta şirketi ile yabancı reasürans şirketlerinin Türkiye'deki faaliyetleri de, Türkiye'de kurulu sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri için öngörülen düzenlemelere tabidir.

**Sigorta eksperleri**

**MADDE 2 – (1)** Yabancı sigorta eksperlerinin Türkiye'de faaliyet gösterebilmesi karşılıklılık esasına dayanır. Yabancı reasürans şirketlerinin, reasürans sözleşmelerine ilişkin olarak Türkiye'de görevlendireceği kişiler bu madde kapsamı dışındadır. Türkiye'de sigorta eksperliği yapacak yabancılar hakkında Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta eksperlerinin tabi olduğu hükümler geçerlidir.

**Sigorta acenteleri**

**MADDE 3 – (1)** Türkiye'de sigorta acenteliği yapacak gerçek kişi yabancılar hakkında, Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta acentelerinin tabi olduğu hükümler geçerlidir. Gerçek kişi yabancı sigorta acentesinin Türkiye'de acentelik yapabilmesi için Türkiye'de yerleşik olması; yabancı tüzel kişi sigorta acentesinin Türkiye'de faaliyette bulunabilmesi için ise Türkiye'de şube açmış olması gerekir. Türkiye'de faaliyet gösteren gerçek kişi ve tüzel kişi sigorta acenteleri yalnızca Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketleri nam ve hesabına hareket edebilir, yurt dışında kurulu sigorta şirketine aracılık edemez. Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı sigorta acenteleri, bu hükümler dışında Türkiye'de kurulu sigorta acenteleri ile aynı düzenleme hükümlerine tabidir.

**Yürürlük**

**MADDE 4 – (1)** Bu Karar yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**Yürütme**

**MADDE 5 – (1)** Bu Kararı Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakan yürütür.

## EK- E

### ÖZGEÇMİŞ

#### Kişisel Bilgiler:

Soyadı, Adı : Ayşegül Gizem KARGI

Uyruğu : T.C.

Doğum Yeri- Tarihi : Samsun – 19 Haziran 1981

Medeni Hali : Bekar

Telefon : 05356823020

Email :gizemkargi@yahoo.com

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Yüksek Lisans	Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı	2011
Lisans	Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi	2006
Lise	Samsun Ondokuz Mayıs Lisesi	1999

#### YABANCI DİLLER

İngilizce, Almanca