

**T.C**  
**ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**Tuğba ÇİFTÇİ**

**CMR SİGORTASINDA HİMAYE**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**TEZ YÖNETİCİSİ**  
**Yrd. Doç. Dr. Oğuz CANER**

**ERZURUM - 2009**

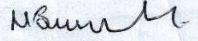
**TEZ KABUL TUTANAĞI**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**

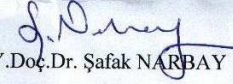
Bu çalışma Özel Hukuk Anabilim Dalında jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



Y.Doç.Dr. Oğuz CANER  
Danışman/Jüri Üyesi



Doç.Dr. Nihat BULUT  
Jüri Üyesi



Y.Doç.Dr. Şafak NARBAY  
Jüri Üyesi

Yukarıdaki imzalar adı geçen öğretim üyelerine aittir. 02 / 06 / 2009

Prof.Dr. Mustafa YILDIRIM  
Enstitü Müdürü

**İÇİNDEKİLER**

<b>ÖZET .....</b>	<b>VII</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>VIII</b>
<b>KISALTMALAR CETVELİ.....</b>	<b>IX</b>
<b>GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
<b>ÇALIŞMA PLANI .....</b>	<b>2</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM.....</b>	<b>3</b>
<b>1. GENEL OLARAK CMR.....</b>	<b>3</b>
1.1. Genel Olarak.....	3
1.2. CMR'nin İç Hukuktaki Yeri.....	4
1.3. CMR'nin Uygulanma Şartları .....	7
1.3.1. Ücret karşılığında yapılan bir taşıma sözleşmesinin varlığı.....	8
1.3.2. Taşıma konusunun eşya olması .....	12
1.3.3. Taşımanın taşıt aracılığı ile karayolunda yapılması.....	14
1.3.4. Taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı devletin ülkesinde bulunması .....	14
<b>İKİNCİ BÖLÜM .....</b>	<b>16</b>
<b>2. CMR SİGORTASI .....</b>	<b>16</b>
2.1. Genel Olarak.....	16
2.2. CMR Sigorta Sözleşmesine Uygulanacak Hükümler .....	16
2.2.1. Genel olarak.....	16
2.2.2. CMR sigorta sözleşmesi hükümleri .....	17
2.2.3. CMR .....	18
2.2.4. MÖHUK .....	18
2.2.4.1. Yabancı hukuk .....	21
2.2.4.2. Türk hukuku .....	21
2.3. CMR Sigortasının Akdedilmesi.....	23
2.4. CMR Sigortasında İlgililer .....	24
2.4.1. Sigortacı.....	24
2.4.2. Taşıyıcı .....	26
2.4.2.1. Sigorta ettiren olarak.....	26
2.4.2.2. Sigortalı olarak.....	26
2.5. CMR Sigortasında Sigortalanabilir Menfaat .....	27
2.6. CMR Sigortasının Sigorta Hukuku Sistemindeki Yeri .....	29
2.6.1. Rizikonun kaynaklandığı yere göre .....	29
2.6.2. Rizikonun ilgili olduğu değerlere göre .....	31
2.6.3. Türk Ticaret Kanunundaki sigorta tasnifine göre .....	31
2.6.4. Türk Ticaret Kanunu Tasarısındaki sistematige göre .....	32

2.6.5. Sigortacının yükümlülüğüne göre.....	33
2.6.6. Zararın meydana geliş şekline göre .....	33
2.6.7. Hayat-hayat dışı sigorta türüne göre .....	34
2.6.8. Primin sabit-değişken oluşuna göre .....	34
2.6.9. CMR sigortasının mali sorumluluk sigortası olarak değerlendirilmesi.....	35

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM ..... 38**

### **3. CMR SİGORTASINDA HİMAYE..... 38**

3.1. Kavram .....	38
3.1.1. Sigorta himayesi .....	38
3.1.2. Sorumluluk sigortalarında himaye .....	39
3.1.3. CMR sigortasında himaye .....	40
3.2. Himayenin Başlangıcı .....	42
3.3. Himaye Edilen Riziko .....	43
3.3.1. Kavram .....	43
3.3.2. Riziko halleri .....	46
3.3.2.1. Eşyanın zıyaı .....	46
3.3.2.1.1. Genel olarak.....	46
3.3.2.1.2. Kısmi zıya.....	48
3.3.2.1.3. Tam zıya .....	49
3.3.2.2. Eşyanın hasarı .....	49
3.3.2.3. Zıya ve hasarın birlikte bulunması .....	51
3.3.2.4. Taşıma süresinin aşılması .....	51
3.3.2.4.1. Genel olarak.....	51
3.3.2.4.2. Taşıma süresinin belirlenmesi.....	52
3.3.2.4.2.1. Taşıma sözleşmesinde bir sürenin kararlaştırılması durumunda.....	52
3.3.2.4.2.2. Taşıma sözleşmesinde bir sürenin kararlaştırılmadığı durumlarda .....	53
3.3.2.4.3. Taşıma süresinin aşılmasından doğan zarar .....	53
3.3.2.4.4. Taşıyıcının taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu .....	54
3.3.2.5. Diğer rizikolar.....	56
3.3.2.5.1 Taşıma araçlarındaki noksanlık ve/veya yetersizlik.....	56
3.3.2.5.2. Taşıyıcının gönderenin talimatlarını yerine getirmemesi .....	56
3.3.2.5.2.1. Tasarruf hakkını haiz olanlar .....	56
3.3.2.5.2.2. Tasarruf hakkının kullanılmasının şartları .....	57
3.3.2.5.3. Taşıyıcının bedeli tahsil etmeksizin taşınan eşyayı teslim etmesi .....	57
3.3.2.5.4. Taşıma evrakının kaybı veya yanlış kullanılması .....	58
3.3.2.5.5. Taşıma senedinin taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğunu bildirir kaydını içermemesi ...	58
3.3.2.5.6. Boşaltma ve boşaltmadan doğan sorumluluk.....	58
3.3.2.5.7. Ambalajdan dolayı sorumluluk .....	59
3.3.2.5.8. Taşıyıcının yükü kontrol borcu .....	59
3.3.3. Rizikonun sınırlandırılması.....	61

### III

3.3.3.1. Kavram .....	61
3.3.3.2. Birinci riziko sınırlaması .....	62
3.3.3.2.1. Rizikonun konusu bakımından sınırlanması .....	62
3.3.3.2.1.1. Genel olarak .....	62
3.3.3.2.1.2. CMR'nin uygulama kapsamındaki eşyalar bakımından .....	63
3.3.3.2.1.2.1. Genel olarak .....	63
3.3.3.2.1.2.2. Uluslararası posta taşımaları çerçevesinde yapılan taşımalar .....	63
3.3.3.2.1.2.3. Cenaze taşımaları .....	64
3.3.3.2.1.2.4. Ev eşyası taşımaları .....	64
3.3.3.2.1.3. Tehlikeli eşya taşımaları .....	64
3.3.3.2.2. Rizikonun kişi bakımından sınırlanması .....	65
3.3.3.2.2.1. Menfaat taşıyıcısı bakımından .....	65
3.3.3.2.2.2. Rizikonun taşıyıcının yardımcıların fiilleri neticesinde gerçekleşmesi .....	66
3.3.3.2.2.2.1. Yardımcı kişi kavramı .....	66
3.3.3.2.2.2.2. Taşıyıcının yardımcı kişilerin fiillerinden doğan sorumluluğun şartları .....	69
3.3.3.2.2.3. Rizikonun müteakip taşıyıcının fiilleri neticesinde gerçekleşmesi .....	69
3.3.3.2.3. Rizikonun zaman bakımından sınırlandırılması .....	70
3.3.3.2.3.1. Başlangıç bakımından .....	70
3.3.3.2.3.2. Sözleşme süresi bakımından .....	71
3.3.3.2.3.3. Taşıyıcının sorumlu olduğu süreçler bakımından .....	72
3.3.3.2.3.3.1. Yükleme ve istifleme .....	72
3.3.3.2.3.3.2. Teslim alma .....	75
3.3.3.2.3.3.3. Teslim Etme .....	76
3.3.3.2.3.3.4. Boşaltma .....	78
3.3.3.2.3.3.5. Teslim engelleri .....	78
3.3.3.2.3.3.6. Taşıma engelleri .....	79
3.3.3.2.3.3.7. Gümrüğe teslim .....	79
3.3.3.2.4. Rizikonun yer bakımından sınırlandırılması .....	81
3.3.3.2.4.1. Zorunlu sınırlama .....	81
3.3.3.2.4.2. İsteğe bağlı sınırlama .....	82
3.3.3.3. İkinci riziko sınırlaması .....	82
3.3.3.3.1. CMR sigortasında belirlenen haller .....	82
3.3.3.3.2. CMR'de taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu haller .....	83
3.3.3.3.2.1. Genel Olarak .....	83
3.3.3.3.2.2. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldırmaya yönelik genel sebepler .....	83
3.3.3.3.2.2.1. Talep sahibinin kusuru .....	84
3.3.3.3.2.2.2. Talep sahibi tarafından verilen talimat .....	84
3.3.3.3.2.2.3. Zararın eşyadaki ayıptan/eksiklikten kaynaklandığı haller .....	86
3.3.3.3.2.2.4. Zıya, hasar ve gecikmenin, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan meydana gelmesi .....	86
3.3.3.3.2.3. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldırmaya yönelik özel sebepler .....	87
3.3.3.3.2.3.1. Açık taşıt .....	87
3.3.3.3.2.3.2. Ambalajdan kaynaklı sorunlar .....	88

## IV

3.3.3.3.2.3.3.3. Yüklemenin, istifleme, boşaltmanın gönderen tarafından yapılması .....	88
3.3.3.3.2.3.4. Eşyanın doğal niteliği .....	88
3.3.3.3.2.3.5. İşaretleme hataları .....	89
3.3.3.3.2.3.6. Canlı hayvan taşınması .....	89
3.3.3.3.3. Lloyd's Genel Şartları bakımından .....	90
3.3.3.3.4. La Suisse Umum Sigorta A.Ş. CMR Genel Şartları bakımından .....	93
3.3.4. Rizikonun gerçekleşmesi .....	94
3.3.5. Rizikonun ağırlaşması .....	98
3.3.5.1. Kavram .....	98
3.3.5.2. Sübjektif riziko ağırlaşması .....	99
3.3.5.3. Objektif riziko ağırlaşması .....	100
3.3.6. Riziko hafiflemesi .....	101
3.3.7. Rizikonun imkânsızlaşması .....	102
3.3.8. Riziko ile ilgili görevler .....	104
3.3.8.1. Kavram .....	104
3.3.8.2. Akit öncesi ihbar görevi .....	106
3.3.8.2.1. Genel olarak .....	106
3.3.8.2.2. Görevin ihlali .....	108
3.3.8.3. Rizikoyu ağırlaştırmama –ağırlaşan rizikonun ihbarı görevi .....	110
3.3.8.3.1. Rizikoyu ağırlaştırmama görevi .....	110
3.3.8.3.2. Ağırlaşan rizikonun ihbarı görevi .....	110
3.3.8.3.3. Görevin ihlali .....	112
3.3.8.4. Rizikonun gerçekleşmesi halinde ihbar mükellefiyeti .....	112
3.3.8.5. Koruma tedbirleri alma görevi .....	115
3.4. Himayenin Muacceliyeti .....	116
3.4.1. Kavram .....	116
3.4.2. Sigorta bedelinin muaccel olacağı an .....	116
2.4.3. Sigorta bedelinin ödeneceği kişi .....	121
3.5. Himayenin Kapsamı .....	121
3.5.1. Genel olarak .....	121
3.5.2. Tazminatın hesaplanması .....	123
3.5.2.1. Zıya ve hasar halinde .....	123
3.5.2.2. Gecikme halinde .....	127
3.6. Himayenin Sınırlandırılması .....	127
3.6.1. Kavram .....	127
3.6.2. Tazminatın sınırlandırılması .....	129
3.6.2.1. Zıya halinde .....	129
3.6.2.1.1. Genel olarak .....	129
3.6.2.1.2. ÖÇH'nin ulusal paraya çevrilmesi .....	129
3.6.2.2. Hasar halinde .....	130
3.6.2.3. Gecikme halinde .....	131

3.6.3. Tazminat sınırının aşıldığı haller .....	131
3.6.3.1. Zıya ve hasar halinde .....	131
3.6.3.1.1. Anlaşma.....	131
3.6.3.1.2. Teslimde özel menfaat .....	131
3.6.3.1.3. Taşıyıcının ağır kusur ve kastı .....	132
3.6.3.2. Gecikme halinde .....	132
3.6.3.2.1. Teslimde özel menfaat .....	132
3.6.3.2.2. Taşıyıcının ağır kusur ve kastı .....	132
3.6.4. Sözleşme dışı talepler .....	133
3.6.5. Sınırlamaya tabi olmayan faiz .....	133
3.6.6. Birden çok sigorta.....	134
3.6.6.1. Müşterek sigorta.....	136
3.6.6.2. Çifte sigorta.....	138
3.6.6.3. Kısmi sigorta.....	139
3.7. Halefîyet ve Rücu .....	140
3.7.1. Kavram .....	140
3.7.2. CMR sigortacısının halefîyeti .....	142
3.7.3. Taşıma sigortacısının halefîyeti .....	145
3.7.4. Müteakip taşıyıcıların birbirlerine rücu hakkı .....	146
3.8. Üçüncü Kişinin CMR Sigortacısına Doğrudan Doğruya Dava Hakkı.....	147

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM ..... 151**

### **4. CMR SİGORTASINDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA GÖREVLİ VE YETKİLİ MAHKEME, TAHKİM, ALTERNATİF UYUŞMAZLIK YÖNTEMLERİ SORUNU VE ZAMANAŞIMI..... 151**

4.1. Görevli Mahkeme .....	151
4.2. Yetkili Mahkeme .....	152
4.3. Tahkim .....	154
4.3.1. Kavram .....	154
4.3.2. Milletlerarası Tahkim Kanununda .....	156
4.3.2.1. Uygulama alanı .....	156
4.3.2.1. Yetkili ve görevli mahkeme .....	156
4.3.2.2. Tahkim anlaşması .....	157
4.3.2.3. Yargılama kurallarına ve uyuşmazlığın esasına uygulanacak hukuk .....	158
4.3.3. Tahkimin sigorta hukuku alanındaki uygulamaları.....	158
4.3.3.1. Genel olarak.....	158
4.3.3.2. Başvuru .....	160
4.3.3.3. Sistemin işleyişi .....	161
4.4. Alternatif Çözüm Usulleri .....	163
4.4.1. Genel olarak.....	163

4.4.2. Müzakere .....	164
4.4.3. Arabuluculuk .....	165
4.4.4. Uzlaşma .....	166
4.5. Zamaşımı .....	167
<b>SONUÇ.....</b>	<b>169</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>174</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>187</b>

**ÖZET**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**CMR SİGORTASINDA HİMAYE**

**Tuğba ÇİFTÇİ**

**Tez Yöneticisi: Oğuz CANER**

**2009- Sayfa XI+188**

**Jüri: Yrd. Doç. Dr. Oğuz CANER**

**Doç. Dr. Nihat BULUT**

**Yrd. Doç. Dr. Şafak NARBAY**

CMR sigortası, taşıyıcının CMR'den doğan sorumluluğunu teminat altına alan bir sigorta türüdür. Taşıyıcı taşınan eşyanın zıyaından, hasarından ve teslimin gecikmesinden (CMR m. 17/1) sorumludur. Bu hükme ek olarak, taşıyıcının sorumluluk halleri, CMR'de başka hükümlerde de düzenlenmiştir. Bu hallerin CMR sigortasında riziko olarak belirlenebilmesi için taşıyıcının sorumluluğunun ekonomik bir zarara yol açması gereklidir.

Himaye, sigortacının sigorta sözleşmesinden doğan asıl borcudur. CMR sigortasında sigortacının himaye borcu ise, taşıyıcının CMR kapsamındaki taşımalarından doğan zararlarını tazmin etmektir.

Bu çalışmada ilk bölümde genel olarak CMR, ikinci bölümde CMR sigortası açıklanacaktır. Üçüncü bölümde CMR sigortasında himayeye ayrıntı olarak ele alınacaktır. Son bölümde ise CMR sigortasından doğan uyuşmazlıklarda görevli mahkeme, yetkili mahkeme, tahkim, alternatif uyuşmazlık yöntemleri ve zamanaşımı incelenecektir.

**ABSTRACT**

**MASTER THESIS**

**PROTECTION IN CMR INSURANCE**

**Tuğba ÇİFTÇİ**

**Supervisor: Assist. Prof. Dr. Oğuz CANER**

**2009- Pages XI+188**

**Jury: Assist. Prof. Dr. Oğuz CANER**

**Assoc. Prof. Dr. Nihat BULUT**

**Assist. Prof. Dr. Şafak NARBAY**

CMR insurance is a kind of insurance which cover carrier's liability arising from CMR. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery (CMR, 17/1). In addition to this, carrier's liability is arranged in the other article in CMR. But, for identified as risk in CMR insurance, it is required that carrier's liability can lead to damage which is economic.

Protection is principal debt arising from CMR insurance. In CMR insurance, compensating carrier's damage arising from CMR is insurer's protection debt.

In this thesis, generally CMR and CMR insurance is disclosed in first and second chapter. Protection in CMR insurance is discussud in third chapter at full length. In last chapter, in conflict which arising from CMR insurance authorized and jurisdiction court, arbitration, alternative dispute resolution and limitation.

**KISALTMALAR CETVELİ**

A. Ş.	: Anonim Şirket
A.Y.	: Anayasa
ABD	: Ankara Barosu Dergisi
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Av. K.	: Avukatlık Kanunu
b.	: Bent
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	: Borçlar Kanunu
BKK.	: Bakanlar Kurulu Kararı
bk.	: Bakınız
C.	: Cilt
CMR	: Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon)
Çev.	: Çeviren
dpn.	: Dipnot
E.	: Esas
f.	: Fıkra
GK	: Gümrük Kanunu
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK.	: Hukuk Genel Kurulu
HPD	: Hukuk Perspektifleri Dergisi
HUMK	: Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
İBK	: İçtihadı Birleştirme Kararı

İÜHFİM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu
KTŞK	: Karayolu Taşıma Kanunu
LGŞ	: Lloyd's CMR Sigortası Genel Şartları
LHD	: Legal Hukuk Dergisi
LSGŞ	: La Suisse Umum Sigorta A.Ş. CMR Genel Şartları
m.	: Madde
MBD	: Mersin Barosu Dergisi
MK	: Medeni Kanun
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTK	: Milletlerarası Tahkim Kanunu
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
RG.	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SDR	: Special Drawing Rights
SHD	: Sigorta Hukuku Dergisi
SHK	: Sivil Havacılık Kanunu
SK	: Sigortacılık Kanunu
SSUFK	: Sigortacılık Sektöründeki Uluslararası Faaliyetlere İlişkin Karar
STİY	: Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmelik
SÜHFD	: Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
T.	: Tarih
TD.	: Ticaret Dairesi

TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TTKT	: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
vd.	: Ve devamı
vs.	: Vesaire
VVG	: Versicherungsvertragsgesetz
Yarg.	: Yargıtay
Y.	: Yıl
YKD	: Yargıtay Kararları Dergisi
yür.	: Yürürlük

## GİRİŞ

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

CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğu teslim alma ile başlamakta, gönderilene teslim etmekle de son bulmaktadır. Ancak bu durum, yükleme, istifleme, boşaltma, gümrüğe teslim gibi hususlarda tartışmalı hususları gündeme getirmektedir.

Türkiye'de CMR sigortası için, TTK m. 1266 ve SK m. 11 uyarınca Hazine Müsteşarlığınca onaylanmış ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan "genel şart" mevcut değildir. Böylelikle, CMR sigorta sözleşmesinin taraflarınca kararlaştırılmış şartlar, sözleşmenin kapsamını belirlemektedir.

Tarafların, CMR sigortasının şartlarını kararlaştırdıkları, CMR hükümlerine göre hareket etmeleri gerekmektedir. Ancak CMR'de emredici nitelikte sayılmayan hususlarda CMR hükümlerinden ayrılabilirler. Özellikle taşıyıcının sorumlu olacağı hususları riziko kapsamına dâhil etme ya da riziko istisnası olarak kabul etme hususlarında tarafların iradeleri söz konusudur.

Taşıyıcının CMR kapsamında sorumluluğu neticesinde ortaya çıkan zararın tazmininde ödenecek bedel, her ülkenin ulusal hukukuna göre değerlendirilmeyecektir. Bu hususta, CMR hükümlerinde, zarara uğrayan eşyanın değeri, tazminatın hesaplanması, tazminatın üst sınırı ve tazminatın üst sınırının aşılabilmesine imkân tanıyan haller düzenlenmiştir. CMR sigortacısı da, taşıyıcının bu şekilde tazmin ile yükümlü olduğu miktara ve sigorta bedeline göre ödeme yapacaktır.

## **ÇALIŞMA PLANI**

Çalışmanın ilk bölümde CMR açıklanacaktır. CMR açıklanırken, CMR hakkında genel bilgi verildikten sonra, CMR'nin iç hukuktaki yeri ve uygulanma şartları ele alınacaktır.

İkinci bölümde CMR sigortası açıklanacaktır. Bu kapsamda, öncelikle CMR sigortası hakkında genel bilgi verilecek; devamında CMR sigorta sözleşmesine uygulanacak hükümler, CMR sigortasının akdedilmesi, CMR sigortasında ilgililer, CMR sigortasında sigortalanabilir menfaat, CMR sigortasının sigorta hukuku sistemindeki yeri ele alınacaktır.

Üçüncü bölümde, CMR sigortasında sigortacının, sigorta sözleşmesinden doğan sigorta himayesi borcuna ayrıntılı olarak yer verilecektir. Sigorta himayesi açıklanırken öncelikle kısaca sigorta himayesi kavramı; devamında himayenin başlangıcı, himaye edilen riziko, himayenin muacceliyeti, himayenin kapsamı, himayenin sınırlandırılması, halefiyet ve rücu; son olarak da üçüncü kişinin CMR sigortasına doğrudan doğruya dava hakkının bulunup bulunmadığı ele alınacaktır.

Dördüncü bölümde ise CMR sigortasından doğan uyuşmazlıkların çözümünde, sırası ile görevli mahkeme, yetkili mahkeme, tahkim, alternatif çözüm usulleri ve zamanaşımı açıklanacaktır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. GENEL OLARAK CMR

#### 1.1. Genel Olarak

Uluslararası ticaretin gelişmesi ile birlikte ülke sınırları dışına yapılan taşımacılık da önem kazanmıştır. İkinci Dünya Savaşından sonra karayolu ile uluslararası eşya taşımasındaki büyümenin artmasıyla ortaya çıkan problemler<sup>1</sup>, bu konuda bir uluslararası düzenlemenin yapılmasını gerekli kılmıştır. Bu nedenle uluslararası karayolu taşımacılığında yeknesak kuralların oluşturulması çalışmalarına başlanmıştır. 1956 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından “Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)” hazırlanarak, uluslararası karayolu taşımacılığında yeknesak kurallar ortaya konulmuştur<sup>2</sup>. CMR<sup>3</sup> 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<sup>4</sup>.

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. Ancak CMR’de, uluslararası karayolu ile eşya taşıma sözleşmelerinin her türlü sorunun çözümü ayrıntılı

<sup>1</sup> D.J. HILL, A.D. MESSENT, **CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road**, London 1984, s. XXXV.

<sup>2</sup> Ziya AKINCI, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Ankara 1999, s. 21 (CMR).

<sup>3</sup> CMR, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyonun sıklıkla uygulanan kısaltmasıdır. Kısaltmanın kaynağı Konvansiyonun orijinal metinlerinden (CMR m. 51) biri olan Fransızca metninin “Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route” şeklindeki isminde yer alan eşya, karayolu ve konvansiyon adlarının baş harfleridir.

<sup>4</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, İrlanda, Özbekistan, Ermenistan (www.un.org, 01.04.2009).

düzenlenmemiştir<sup>5</sup>. CMR, özellikle taşıma senedi ve taşıyıcının sorumluluğu hususlarında yoğunlaşmış hükümler içermektedir<sup>6</sup>.

## 1.2. CMR'nin İç Hukuktaki Yeri

Bir andlaşmanın<sup>7</sup> devleti bağlayabilmesi için, öncelikle devletin o andlaşmayı imzalaması, daha sonra devletin anayasasında belirlenmiş olan bağlayıcılık için gerekli işlemlerin, devletin yetkili organlarınca yapılması gereklidir<sup>8</sup>. Türk hukukunda bir andlaşmanın bağlayıcılık kazanması için gerekli işlem, andlaşmanın bir kanunla uygun bulunmasıdır (A.Y. m. 90/1)<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> Alihan AYDIN, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Bası, İstanbul 2006, s. 24; Turgay ÖZDEMİR, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul 2006, s. 30.

<sup>6</sup> CMR giriş metninde akit tarafların eşyaların karayolundan taşınması koşullarını standartlaştırmanın, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yararlarına inanılarak CMR hükümleri üzerinde anlaştıkları ifade edilmiştir.

<sup>7</sup> Andlaşma, bir tanıma göre “iki ya da daha fazla devletin veya milletlerarası teşkilatın kendi aralarında bir hukuki ilişkiyi kurmak, mevcut bir hukuki ilişkiyi değiştirmek veya sona erdirmek, ya da ileriye dönük davranış kuralları koymak amacıyla milletlerarası hukuka uygun olarak yaptıkları bir anlaşmadır” (Aslan GÜNDÜZ, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar**, 4. Bası, İstanbul 2000, 16-17). Başka bir tanımlamaya göre “uluslararası hukuk kişileri arasında, uluslararası hukuka tabi hukuki sonuçlar doğurmak üzere meydana gelen irade uyuşmasıdır” (Melda SUR, **Uluslararası Hukukun Esasları**, İzmir 2000, s. 15). Başka bir tanımlamaya göre de “uluslararası hukukun kendilerine bu alanda yetki tanıdığı kişiler arasında, uluslararası hukuka uygun bir biçimde, hak ve yükümlülükler doğuran, bunları değiştiren ya da sona erdiren yazılı irade uyuşmasıdır” [Hüseyin PAZARCI, **Uluslararası Hukuk**, Gözden Geçirilmiş 6. Bası, Ankara 2008, s. 43 (Uluslararası Hukuk)].

A.Y. m. 90'da da yer alan “andlaşma”, en yaygın kullanılan ve en geçerli deyim olmakla birlikte uygulamada başka deyimler de kullanılmaktadır. Bu deyimlerden biri olan “Sözleşme”, genelde çok taraflı normatif andlaşmalar için kullanılır (SUR, s. 17).

<sup>8</sup> SUR, s. 26.

<sup>9</sup> Bir andlaşmanın bağlayıcılık kazanması için bir kanunla uygun bulunması kuraldır; ancak aynı madde (A.Y. m. 90) bu kuralın istisnalarını da düzenlemiştir. Buna göre ekonomik, ticari veya teknik ilişkileri düzenleyen ve süresi bir yılı aşmayan andlaşmalar, Devlet Maliyesi bakımından bir yüklenme getirmemek, kişi hallerine ve Türklerin yabancı memleketlerdeki mülkiyet haklarına dokunmamak şartıyla, yayımlanma ile yürürlüğe konabilir (A.Y. m. 90/2). Bununla birlikte milletlerarası bir andlaşmaya dayanan uygulama andlaşmaları ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticari, teknik veya idari andlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce uygun bulunması zorunluluğu yoktur; ancak, bu fıkraya göre yapılan ekonomik, ticari veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren andlaşmalar, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz (A.Y. m. 90/3). Ancak bu istisnai andlaşmaların kanunla uygun bulunmaksızın yürürlüğe girebilmesi için Türk Kanunlarına değişiklik getirmemesi gerekmektedir (A.Y. m. 90/4).

Türkiye 14.12.1993 gün ve 21788 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 3939 sayılı Kanun ile CMR ve CMR’ye ek protokole katılmayı kabul etmiştir<sup>10</sup>. CMR’nin metni 4 Ocak 1995 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. Daha sonra Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği’ne katılma belgesi tevdi edilmiş ve söz konusu sözleşme Türkiye’de usule uygun bir şekilde yürürlüğe girmiştir.

CMR hükümleri, usulüne uygun bir şekilde yürürlüğe girdiği için<sup>11</sup> A.Y. m. 90’ın son fıkrasına göre kanun hükmündedir. Fıkarda yer alan “kanun hükmündedir” ifadesi, andlaşmaların hiyerarşik olarak kanunla aynı seviyede mi yoksa kanundan üstün mü olduğu hususunda tartışmalara yol açmıştır<sup>12</sup>. Kanaatimizce uluslararası andlaşmaların (temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası anlaşmalar hariç) kanundan üstün kabul edilmesi mümkün değildir. Çünkü A.Y. m. 90’ın andlaşmaları kanundan üstün tutmak gibi bir amacı olsa idi, açıkça ifade ederdi. Kaldı ki aynı hükümde usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla

<sup>10</sup> CMR’nin Türkiye açısından bağlayıcı konuma gelmesinden önceki dönem için bk. Hüseyin ÜLGEN, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul 1988, 56-57 (Uluslararası Taşıma); Arslan KAYA, **Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987, s. 36 (Gecikme).

<sup>11</sup> “Usulüne uygun bir şekilde yapılmayan anlaşmaların mahkemelerce uygulanması gerekmez”(Yarg. 10. HD., E. 1994/12170, K. 1994, T. 6.12.1994, GÜNDÜZ, s. 155).

<sup>12</sup> Temel hak ve özgürlüklere ilişkin olmayan andlaşmaların yasalardan üstün olmadığı görüşünde olan yazarlar için bk. PAZARCI, **Uluslararası Hukuk**, s. 27-28 (“Anayasamızın 90. maddesinin son fıkrasına 22.5.2004 tarihinde eklenen üçüncü cümle bu tartışmaları sona erdirmekte ve andlaşmalar ile yasaların eş değerde olduğu konusunda bize ışık tutmaktadır. Şöyle ki, anılan değişiklik hükmü temel hak ve özgürlüklere ilişkin uluslararası andlaşmaların yasalarla çatışması durumunda bu andlaşmaların esas alınacağını belirtmek suretiyle yalnızca temel hak ve özgürlüklere ilişkin uluslararası andlaşmaların yasalara üstün tutulacağını öngörmektedir”); SUR, s. 55; Kemal GÖZLER, **Türk Anayasa Hukuku Dersleri, Genişletilmiş ve Güncelleştirilmiş 4. Bası**, 2008, s. 375 (“...Anayasa, m. 90/son’da temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmaların kanunlardan üstün olmadığını kanıtlamaktadır”); Kemal GÖZLER, “Milletlerarası Andlaşmalara Kanun Üstü Bir Değer Tanınabilir Mi? (Anayasa Değişikliği Teklifi Hakkında Bir Eleştiri)”, [www.anayasa.gen.tr/madde90.htm](http://www.anayasa.gen.tr/madde90.htm), 01.04.2009 (yazara göre, “Türk Hukuk sisteminde milletlerarası andlaşmalara kanun üstü bir değer atfedilemez. Milletlerarası andlaşmalara illa kanun üstü bir değer, yani anayasal bir değer verilmesi isteniyorsa, yapılması gereken şey, milletlerarası andlaşmaların Meclisin adi çoğunluğuyla değil, üçte iki gibi nitelikli çoğunluğuyla kabul edilmesini şart koşmaktan ibarettir”); Faruk BİLİR, “Anayasanın 90. Maddesinde Yapılan Değişiklik Çerçevesinde Milletlerarası Andlaşmaların İç Hukuktaki Yeri”, **SÜHFD**, C. 13, Y. 2005, S. 1, s. 82 (yazar, temel hak ve özgürlüklere ilişkin olanlar haricindeki milletlerarası anlaşmaların kanundan üstün olmadığını; temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası anlaşmaların Türk normlar hiyerarşisinde kanunlardan üstün bir değere, dolayısı ile işlevsel olarak anayasal değere sahip olduğunu ifade etmiştir).

Andlaşmaların yasalardan üstün olduğu görüşünde olan yazarlar ve bu yazarların gerekçeleri için bk. Hüseyin PAZARCI, “Türk Hukukunda Andlaşmalar ile Yasaların Çatışması”, Selin TOLUNER’e Armağan, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuku Bülteni**, 2004, S. 1-2, s. 651-674.

kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümlerinin nazara alınacağı ifade edilmiştir (A.Y. m. 90/5). Eğer bütün andlaşmaların kanundan üstün tutulması istense idi bu şekilde istisnai bir ifade kullanılmazdı<sup>13</sup>. Bunlarla birlikte A.Y. m. 90/5’de yer alan “Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz” ifadesi, onlara kanunların üstünde bir yer ve değer kazandırmaz<sup>14</sup>. Ayrıca, “kanun hükmündedir”<sup>15</sup> ifadesi, kanun koyucunun andlaşmaları yasalardan üstün saymadığı yönünde oldukça açıklayıcı bir ifadedir.

Yargıtay da, CMR’nin usulüne uygun bir şekilde yürürlüğe konulması nedeni ile “kanun hükmünde” olduğu ve CMR m. 1 kapsamında uygulama alanı içerisinde bulunan her taşıma sözleşmesine uygulanacağı<sup>16</sup>; CMR ile TTK arasında çatışan hükümlerde hangisinin uygulanacağı meselesinde uluslararası taşımalar için daha sonra yürürlüğe giren ve bir iç hukuk kuralı haline gelen CMR’nin öncelikli olarak uygulanması gerektiği görüşündedir<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> PAZARCI, Uluslararası Hukuk, s. 27; SUR, s. 55; aynı görüşte bk. BİLİR, s. 82; Ergun ÖZBUDUN, **Türk Anayasa Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 9. Bası, Ankara 2008, s. 224-225 (Yazara göre Anayasanın 90. maddesindeki 2004 yılında temel hak ve özgürlüklere ilişkin andlaşmalarla ilgili getirilen hüküm “temel hak ve hürriyetlere ilişkin milletlerarası andlaşmaları, Anayasa ile kanunlar arasında bir konuma yerleştirmiştir”).

<sup>14</sup> GÜNDÜZ, s. 172.

<sup>15</sup> “Uluslararası andlaşmaların “kanun hükmünde” olmaları; onların kanun gücünde ve değerinde olmaları, kanun kadar bağlayıcı olmaları anlamına gelmektedir” (GÜNDÜZ, s. 172).

<sup>16</sup> Yarg. 11. HD., E. 2005/13676, K. 2007/521, T. 22.1.2007 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2007/2054, K. 2008/4389, T. 01.04.2008; Yarg. 11. HD., E. 2001/8877, K. 2002/890, T. 5.2.2002 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>17</sup> Yarg. 11. HD., E. 2005/13676, K. 2007/521, T. 22.1.2007 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2007/2054, K. 2008/4389, T. 01.04.2008 (ilam olarak temin edilmiştir); Yarg. 11. HD., E. 2007/3754, K. 2008/5313, T. 29.04.2008 (ilam olarak temin edilmiştir); Yarg. 11. HD., E. 2008/4567, K. 2008/5698, T. 23.07.2008 (ilam olarak temin edilmiştir); Yarg. 11. HD., E. 2005/14540, K. 2007/2014, T. 18.04.2007 (ilam olarak temin edilmiştir); Yarg. 11. HD., 2006/2980, K. 2007/5842, T. 26.04.2007 (ilam olarak temin edilmiştir); Yarg. 11. HD., E. 2004/4473, K. 2005/1154, T. 14.02.2005 (Ahmet Cemal RUHİ, **27.11.2007 Tarih ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Gerekeçeli- Açıklamalı- Yargıtay İçtihatlı**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, Ankara 2008, s. 327); Yarg. 11. HD., 18.05.2005, E. 2004/8606, K. 2005/5292 (RUHİ, s. 329); Yarg. 11. HD., 06.10.2005, E. 2004/11251, K. 2005/9340 (RUHİ, s. 336); Yarg. 11. HD., 04.06.2007, E. 2006/6046, K. 2007/8539 (RUHİ, s. 361).

“Usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmaların iç hukuktaki kanunlar gibi olaylara uygulanacağı açıktır” [Yarg. 11. HD., E. 1999/825, K. 1999/3429, T. 30.4.1999 (Kazancı İçtihat Bankası)].

Sonuç olarak, CMR hükümlerinin iç hukukumuzda “kanun ile eş değer” nitelikte bir iç hukuk kuralı olduğunu ifade etmek mümkündür. Bununla birlikte, CMR’nin, uygulama alanına giren bir hususa ilişkin diğer düzenlemelere göre öncelikli olarak uygulanması gereklidir. Bu duruma, CMR’nin, ilgili diğer düzenlemelere göre karayolu ile uluslararası karayolu taşımalarına ilişkin daha özel düzenleme niteliği taşıması öncelikli olarak etkili olmuştur. Böylelikle, TTK ile CMR’nin çatışması durumunda, uluslararası karayolu ile eşya taşıma sözleşmeleri hususunda, TTK’ya göre daha özel nitelikte ve sonraki düzenleme<sup>18</sup> olduğu için, CMR’nin TTK hükümlerinden öncelikli olarak uygulanması gerektiği ifade edilebilir<sup>19</sup>.

Kaldı ki, KTŞK ve MÖHUK’da milletlerarası anlaşma hükümleri saklı tutulmuştur (KTŞK m. 2/4; MÖHUK m. 1/2). A.Y. m. 90 ile uluslararası anlaşmalar kanundan üstün konuma konulsa idi, kanun koyucu bu kanunlara böyle bir hüküm koymak zorunda kalmazdı. Kanun koyucu, bu hükümlerde kanun ile uluslararası anlaşmaları eş konumda görmektedir.

İngiliz Hukukunda ise CMR, 1967’den beri yürürlükte olan Karayolu ile Eşya Taşıma Kanunu (The Carriage of Goods by Road Act, 1965) ile İngiliz hukukunun bir parçası haline gelerek, iç hukukta yerini almıştır<sup>20</sup>.

### 1.3. CMR’nin Uygulanma Şartları

CMR sigorta sözleşmesinin söz konusu olabilmesi için, sorumluluğu teminat altına alınan taşıyıcının akdettiği taşıma sözleşmesine CMR hükümlerinin uygulanabilir olması gereklidir. CMR’nin uygulanmadığı bir taşımada, taşıyıcının sorumluluğu CMR sigortası ile teminat altına alınamaz.

Ancak CMR’nin uygulanabilmesi için bazı şartlar gereklidir. Bu şartlar, bedel karşılığı yapılan bir taşıma sözleşmesinin bulunması, taşıma konusunun eşya olması,

<sup>18</sup> “TTK’nın taşımaya ilişkin hükümleri halen yürürlükte ise de, uluslararası taşımalar için daha sonra yürürlüğe giren ve bir iç hukuk kuralı haline gelen CMR Konvansiyonu’nun öncelikli olarak uygulanması gerekmektedir” (Yarg. 11. HD., E. 2005/13676, K. 2007/521, T. 22.1.2007, Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>19</sup> Önceki kanun genel, sonraki kanun özel ise sonraki kanun geçerli sayılmalıdır (Adnan GÜRİZ, **Hukuk Başlangıcı**, Gözden Geçirilmiş, Değiştirilmiş ve Genişletilmiş 8. Bası, Ankara 2001, s. 137).

<sup>20</sup> D.J. HILL, “C.M.R. – The Contract of Carriage Relationship Between Shipper and Carrier”, **International Carriage of Goods C.M.R. Insurance: Law: Practice**, Friday, September 24, 1976, s. 1.

taşımanın belirli taşıtlarla karayolunda 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).

### 1.3.1. Ücret karşılığında yapılan bir taşıma sözleşmesinin varlığı

CMR m. 1/1'de, konvansiyonun, tarafların yerleşim yeri ve milliyetine bakılmaksızın, “eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla karayolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye” uygulanacağı ifade edilmiştir. Hükümden de anlaşıldığı gibi CMR'nin uygulanabilmesi için bir taşıma<sup>21</sup> sözleşmesinin varlığı gereklidir. Taşıma sözleşmesinin tanımı TTK'da yapılmamıştır. Ancak TTK m. 762'de taşıyıcı, ücret karşılığında yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimse olarak ifade edilmiştir. Bu ifadeden yola çıkarak taşıma sözleşmesinin, ücret karşılığında kişi ve eşyanın taşınmasını temin eden sözleşme olarak tanımlanmaktadır<sup>22</sup>. Taşıma sözleşmesinin tanımı CMR'de de

<sup>21</sup> Taşımayı genel olarak “(yolcu ve eşyanın) yer değiştirme vakıası” şeklinde tanımlayabilmek mümkündür [Sabih ARKAN, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara 1982, s. 11 (Taşıyıcının Sorumluluğu); KAYA, Gecikme, s. 6; Muharrem GENÇTÜRK, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, İstanbul 2006, s. 11; Nejat TÜZÜN, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri**, Ankara 1972, s. 11; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 1, 3; Hikmet BELBEZ, “Nakil Sorumluluğu ve Nakliyecinin Sorumu”, **AÜHFD**, 1946, C. 3, S. 2-4, s. 389].

Yer değiştirme vakıası için mesafenin önemi bulunmamaktadır. Takip edilen güzergâhla ilgili olarak sözleşmede herhangi bir kaydın yokluğu halinde normal ve mutad olan güzergâhın takibinin amaçlandığı kabul edilmelidir (KAYA, Gecikme, s. 13). Ayrıca taşıyıcı TTK m. 12/10 hükmüne göre bir ticarethane işleterek TTK m. 14/1 uyarınca tacirdir ve basiretli bir iş adamı gibi davranmakla yükümlüdür. Bu nedenle sözleşmede kararlaştırılmadığı sürece taşımada hangi aracın kullanılacağı ve güzergâhın nasıl olacağı taşıyıcı tarafından belirlenmelidir (KAYA, Gecikme, s. 13).

Taşıma KTŞK'da, “Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi” şeklinde tanımlanmıştır (KTŞK m. 3). Bununla birlikte uluslararası taşıma kavramı “Türkiye'den veya Türkiye'ye karayoluyla; Türkiye üzerinden karayoluyla transit, Türkiye'ye denizyolu, demiryolu ve havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere yapılan taşımalar” şeklinde tanımlanmıştır (KTŞK m. 3). Uluslararası yolcu ve eşya taşımaları, Türkiye'ye karayoluyla veya demiryoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir limanına denizyolu ile gelen karayolu taşıtlarıyla yapılan transit taşımaları; Türkiye'ye demiryolu, denizyolu veya havayoluyla gelen ve varış noktasından karayolu taşıtlarıyla üçüncü ülkelere yapılan taşımaları; Türkiye'den karayolu taşıtları ile diğer ülkelere yapılan taşımaları; diğer ülkelerden karayolu taşıtları ile Türkiye'ye yapılan taşımaları kapsamaktadır (KTŞK m. 12).

<sup>22</sup> Bu tanım doktrinde kabul görmüştür: Reşat ATABEK, **Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku hariç)**, İstanbul 1960, s. 29 (Taşıma); KAYA, Gecikme, s. 9-10; TÜZÜN, s. 14.

Eğer bir kimse taşımayı değil de, eşyanın taşınmasını taahhüt ediyorsa, bu durumda bu kişi taşıyıcı değil, taşıma işleri komisyoncusudur ve aradaki ilişki taşıma sözleşmesi değil, taşıma işleri komisyonculuğudur (KAYA, Gecikme, s. 10; GENÇTÜRK, s. 25).

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.

**a. Taşıyıcı:** Taşıma sözleşmesinin bir tarafında, taşıma için sözleşme akdeden kişi<sup>23</sup> olan “taşıyıcı” bulunmaktadır. CMR’de taşıyıcıya ilişkin bir tanım bulunmamakla birlikte, TTK’da taşıyıcı, ücret karşılığında yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimse olarak tanımlanmıştır (TTK m. 762)<sup>24</sup>. “Taşıma işlerinin taşıyıcı tarafından üstlenilmesi” ise, taşıyıcının, yolcu ve eşyayı, kendi gözetimi ve sorumluluğu altında taşıma mesafesi boyunca götürmesidir<sup>25</sup>. Taşıyıcının bu sıfatı kazanabilmesi için taşıma işini bizzat yapıp yapmamasının bir önemi yoktur<sup>26</sup>. Taşıma fiilini bir yardımcı ya da alt taşıyıcı kullanarak da gerçekleştirebilir.

Taşıyıcının bu sıfatı kazanabilmesi için bunu sanat ve meslek olarak yapmasının gerekli olup olmaması tartışmalı bir konudur. Bazı yazarlara göre, TTK açısından taşıyıcının “taşıyıcı” sıfatını kazanabilmesi için bunu meslek olarak yapması zorunludur<sup>27</sup>. Bazı yazarlara göre ise, taşıyıcının bunu meslek olarak icra etmesi gerekli değildir<sup>28</sup>. Ancak, taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının taşıma işini meslek

---

KTŞK’da taşıma işleri komisyoncusu “Ücreti karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kişi” şeklinde tanımlanmıştır (KTŞK m. 3).

Komisyoncunun taşıyıcı sıfatını kazandığı haller için bk. KAYA, Gecikme, s. 18–19; ÖZDEMİR, s. 18; Sabih ARKAN, “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon “CMR” Üzerine Bir İnceleme”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Bildiriler ve Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka İstanbul, Ankara 1984, s. 9 (CMR).

<sup>23</sup> Malcolm A. CLARKE, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, Fourth edition, London 2003, s. 10 (CMR).

<sup>24</sup> Taşıyıcı, Karayolu Taşıma Kanununda “taşımacı” olarak ifade edilerek “yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişi” olarak tanımlanmıştır (KTŞK m. 3).

<sup>25</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 13; GENÇTÜRK, s. 13; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 3.

<sup>26</sup> CLARKE, CMR, s. 10; KAYA, Gecikme, s. 17; Onur KIRBAŞ, **Karayolu ile Yapılan Milletlerarası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006, s. 26.

<sup>27</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 11; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 20; Hüseyin ÜLGEN, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Ankara 1987, s. 59–60 (Hava Taşıma).

<sup>28</sup> KAYA, Gecikme, s. 17–18; BELBEZ, s. 388–389.

edinmesi şartı CMR’de yer almamıştır<sup>29</sup>. Dolayısıyla CMR taşıyıcısının, taşıma işini meslek olarak yapıyor olup olmamasının bir önemi bulunmamaktadır.

Taşıyıcının taşımayı gerçekleştirdiği aracın sahibi olup olmamasının taşıyıcı sıfatının kazanılmasına bir etkisi yoktur<sup>30</sup>. Taşıt, taşıyıcının mülkiyetinde olabileceği gibi taşıyıcı tarafından üçüncü bir kişiden temin edilmiş de olabilir.

İngiliz ortak hukukunda (English common law) taşıyıcının statüsü belirsizdir ve böylelikle taşıyıcıyı adlandırmak da kolay değildir<sup>31</sup>. Taşıyıcının herhangi bir zamanda “hangi şapkayı giydiğine” karar vermek kolay olmadığı gibi, buna paralel olarak, taşıma işlerine CMR hükümlerinin uygulanması da zordur<sup>32</sup>.

**b. Gönderen:** Taşıma sözleşmesinin diğer tarafında taşıtan (gönderen) bulunmaktadır. Taşıtan, kendi adına taşıma sözleşmesini akdeden ve eşyayı teslim eden kişidir<sup>33</sup>. Taşıtan taşınan eşyanın sahibi olabileceği gibi, üçüncü bir kişi de olabilir<sup>34</sup>.

**c. Gönderilen:** Taşıma sözleşmesi ile ilgili diğer bir kişi ise, gönderilendir<sup>35</sup>. Gönderilen, taşıma işinin ifası sonucunda taşınan eşyaların teslim edileceği kişidir. Gönderilen, sözleşmenin tarafı değildir. Bununla birlikte taşıma sözleşmesinde önemli

<sup>29</sup> Sabih ARKAN, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, **BATİDER**, Haziran 1979, C. X, S. 1, s. 402 (Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğu); GENÇTÜRK, s. 26; AYDIN, s. 7; Arslan KAYA, “Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, **Oğuz İMREGÜN’e Armağan**, İstanbul 1998, s. 314, dph. 7 (ESASLAR I).

<sup>30</sup> Yarg. 11. HD., E. 1192, K. 2547, T. 7.4.1975 (YKD 1976, C. 2, S. 4, s. 498-499); ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 20; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 5; KIRBAŞ, s. 26.

<sup>31</sup> HILL, s. 1.

<sup>32</sup> HILL, s. 1.

<sup>33</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 11; KAYA, Gecikme, s. 16; GENÇTÜRK, s. 24; KIRBAŞ, s. 25.

KTŞK’da gönderen, “eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderilene belirleyen ve taşıma senedini imzalayan kişi” olarak tanımlanmıştır (KTŞK m. 3).

<sup>34</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19; KAYA, Gecikme, s. 16; KIRBAŞ, s. 25; GENÇTÜRK, s. 24.

Sözleşmeyi akdeden kişi ile malın gerçek sahibinin farklı olduğu durumlarda sözleşmeyi akdeden kişi iki sıfatı haiz olabilir. Bunlardan ilki, bu kişinin sözleşmeyi kendi adına ve başkası hesabına akdetmesi halinde ortaya çıkmaktadır. Bu kişi komisyoncu niteliğindedir ve sözleşmeyi kendi adına akdettiği için gönderendir. İkincisi ise, bu kişinin sözleşmeyi eşyanın gerçek sahibinin nam ve hesabına akdettiği durumda ortaya çıkmaktadır. Bu halde ise, akdeden kişi “temsilci”; eşyanın sahibi ise “gönderen” sıfatını haiz olmaktadır (KIRBAŞ, s. 25).

<sup>35</sup> KTŞK’da “Sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi ve taşıma senedinde belirtilen eşyanın teslim edileceği kişi” olarak tanımlanmıştır (KTŞK m. 3).

rollere sahiptir<sup>36</sup>. Ayrıca, 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, MÖHUK ile belirlenecek olan ve anlaşmayı tamamlayıcı ulusal hukuka bakılacaktır<sup>37</sup>. Türk hukukunda taşıma sözleşmesi, kurulduğu ana ilişkin real akit<sup>38</sup> niteliğindedir<sup>39</sup>. TTK m. 768/1’de, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa dahi tarafların muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşmenin kurulduğu ifade edilmiştir. CMR açısından taşıma sözleşmesini real akit olarak nitelendirmek mümkün değildir. CMR m. 9/1’de taşıma senedinin, aksi ispat edilinceye kadar taşıma sözleşmesinin akdedildiğine, sözleşmenin şartlarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına karine teşkil ettiği ve CMR m. 4’de taşıma sözleşmesinin taşıma senedine bağlandığı ifade edilmiştir. Bu hükümlerde taşıma sözleşmesinin real akite yaklaştığı düşünülse de, CMR m. 4’de taşıma sözleşmesinin taşıma senedinin yokluğunun, usulüne uygun olmamasının veya zıyanının, bu anlaşma

<sup>36</sup> CMR açısından genel olarak gönderilen: Gönderilenin adı ve adresi taşıma senedine yazılır (CMR m. 6/1/e). Gönderen taşıma senedine bu yönde bir şart düşmüş ise, taşıma senedinin düzenlendiği andan itibaren artık gönderilen tasarruf hakkını haiz olur (CMR m. 12/3). Gönderilen bu hakkını kullanarak eşyanın başka bir kişiye teslimini emredebilir. Ancak bu üçüncü kişi, başka bir gönderilen belirleme hakkını haiz değildir (CMR m. 12/4).

Eşyanın teslim için belirtilen yere varışından sonra gönderilen, makbuz karşılığında kendisine taşıma senedinin ikinci nüshasını ve eşyayı teslim etmesini istemek hakkını haizdir (CMR m. 13/1).

TTK açısından genel olarak gönderilen: Gönderilenin adı soyadı veya ticaret unvanı ve adresi taşıma senedine yazılır (TTK m. 769/1, b. 1). Taşıyıcının gönderilene karşı yükümlülükleri vardır. Taşıyıcı, taşınan eşya yerine ulaşınca derhal gönderilene haber vermekle yükümlüdür (TTK m. 789). Taşıyıcı, eşyanın ulaşmasından önce, bunların muhafazası hususunda gönderilen tarafından verilecek talimatı yerine getirmekle yükümlüdür (TTK m. 791/1). Ayrıca gönderilenin, eşyanın ulaşmasından ve taşıma senedini veya bunun yerini tutan ilmühaberi hamil ise, eşyanın ulaşması gereken günden sonra gerek kendi, gerek üçüncü kişiler lehine olarak taşıma sözleşmesinden doğan bütün hakları, zarar ve ziyan davası dâhil olduğu halde, taşıyıcıya karşı kullanabilme ve beyan edilen zamandan itibaren taşınan eşyanın kendisine teslimine ve taşıma senedinin taşıyıcıdaki nüshasının geri verilmesini isteyebilme hakları vardır (TTK m. 791/1).

<sup>37</sup> AYDIN, s. 6.

<sup>38</sup> Real (teslimli) akit “sözleşme olgusunun tamamlanması veya hüküm ifade etmesi için, tarafların irade beyanları dışında maddi bir olayın (özellikle şeyin karşı tarafa tesliminin) gerçekleşmesi zorunlu olan durumlarda” söz konusudur [Necip KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, **Borçlar Hukuku Dersleri**, Birinci Fasikül, 2. Bası, İstanbul 1985, s. 116; Sabih ARKAN, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara 1987, s. 61(Demiryolu)].

<sup>39</sup> Aynı yönde görüşler için bk. KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, s. 116; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 56; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 10; AYDIN, s. 5-6.

Aksi yönde görüşler için bk. ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 18; KAYA, Gecikme, s. 25-26; KAYA, ESASLAR I, s. 314, dpn. 10; Ahmet ZEYNELOĞLU, **Taşıma Hukuku**, Ankara 1993, s. 41.

hükümlerine tabi kalmaya devam edecek olan taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliğini etkilemediği belirtilmiştir. Teslim olmaksızın taşıma sözleşmesinin kurulmayacağına ilişkin düzenleme içermediğini de dikkate alarak, CMR'ye tabi taşıma sözleşmesi rızai akit olarak değerlendirilebilir<sup>40</sup>.

CMR dâhilinde taşıma sözleşmesinin bedel karşılığı yapılması gereklidir. Ancak taşıma edimine karşılık para haricinde para ile ölçülebilen başka bir çıkarın sağlanması da mümkündür<sup>41</sup>. Ancak çıkar ile taşıma faaliyeti arasında denkleğin sağlanması gereklidir<sup>42</sup>.

Bedel karşılığı yapılmayan taşıma sözleşmeleri, hatır taşımaları<sup>43</sup> CMR kapsamında değerlendirilmemektedir. Bedel karşılığı olmaksızın yapılan taşımaların, CMR'nin getirdiği ağır sorumluluk sonuçlarına tabi tutulmasının adil olmadığı düşüncesi ile böyle bir hüküm getirilmiştir<sup>44</sup>.

### 1.3.2. Taşıma konusunun eşya olması

Bir taşıma sözleşmesinin CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için taşıma konusunun eşya olması gereklidir. Ancak, eşya kavramı CMR'de tanımlanmamıştır<sup>45</sup>. Eşyanın tanımı hususunda yardımcı olarak ulusal hukuka gidilebilir<sup>46</sup>. Her ulusal hukukta farklı tanımlanabilen eşya kavramı hususunda çıkan uyuşmazlıkları önlemek amacı ile CMR kapsamında eşya olarak değerlendirilemeyen taşıma konuları, CMR m.

<sup>40</sup> Aynı yönde görüşler için bk. KAYA, ESASLAR I, s. 314; AYDIN, s. 6; ÖZDEMİR, s. 17; GENÇTÜRK, s. 46; ARKAN, Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 402.

<sup>41</sup> ATABEK, Taşıma, s. 25, ARKAN, Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 403; KAYA, ESASLAR I, s. 315; ÖZDEMİR, s. 20-21; AYDIN, s. 9; KIRBAŞ, s. 12; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 29; GENÇTÜRK, s. 18; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 15; ARKAN, CMR, s. 9.

<sup>42</sup> ARKAN, Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 403; ÖZDEMİR, s. 21; AYDIN, s. 9-10; GENÇTÜRK, s. 18.

<sup>43</sup> Ayrıntılı bilgi için bk. Nisim FRANKO, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Ankara, 1992. Nisim FRANKO, "Yargıtay Kararları Açısından Hatır Nakliyatı (Tarifi-Hukuki Mahiyeti-Mesuliyetinin Ölçüsü)", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, VII, 11-12 Mayıs 1990.

<sup>44</sup> ARKAN, Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 403.

<sup>45</sup> KTŞK'da eşya (yük) "İnsandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesne" olarak tanımlanmıştır (KTŞ K m. 3).

<sup>46</sup> CLARKE, CMR, s. 26; AKINCI, CMR, s. 34.

1/4'de sınırlı bir şekilde sayılmıştır. Bunlar, uluslararası posta taşımaları gereğince yapılan taşımalar, cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımalarıdır.

Türk eşya hukukunda eşya kavramı, “hukukî anlamda eşya, üzerinde ferdî hakimiyet sağlanabilecek, iktisadî bir değer taşıyan, kişi dışı cismanî varlıklar”<sup>47</sup> şeklinde; Türk taşıma hukukunda eşya kavramı ise, “taşınması mümkün ve maddi bir varlığı olan her şey”<sup>48</sup> olarak tanımlanmaktadır<sup>49</sup>.

Taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturacak eşyanın sözleşmenin akdedildiği anda var olması gerekli değildir; sonraki bir süreçte imal edilecek malların da CMR'nin uygulama alanı dâhilindeki taşıma sözleşmesinin konusu olabilmesi mümkündür<sup>50</sup>.

CMR kapsamındaki eşyaların ticari bir nitelik taşımasının gerekip gerekmediği hususunda açık bir düzenleme bulunmadığı için, CMR kapsamında olmayan taşıma konuları haricindeki bütün ücretli taşıma konuları –ticari nitelik taşımasa dahi- CMR kapsamına dâhil edilebilir<sup>51</sup>. 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<sup>52</sup>. Bu durumda çöp, eski eşya gibi ekonomik değeri bulunmayan ya da düşük ekonomik değerdeki taşımalar da CMR kapsamında değerlendirilebilir<sup>53</sup>.

<sup>47</sup> M. Kemal OĞUZMAN/ Özer SELİÇİ, **Eşya Hukuku**, Tamamen Yenilenerek Yazılmış 9. Bası, İstanbul 2002, s. 6. Yazar böylelikle hukukumuzda sadece maddi varlıkların eşya olabileceğini düşünmektedir.

<sup>48</sup> GENÇTÜRK, s. 14; benzer tanımlar için bk. BELBEZ, s. 390; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 6; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11-12; ZEYNELOĞLU, s. 89.

<sup>49</sup> ATABEK eşyanın elle tutulabilir ve nakledilebilir olması gerektiğini, ARKAN maddi bir varlığa sahip olmadığından elektriğin ve ısının iletilmesinin teknik anlamda taşıma olmadığını ifade ederken; buna karşılık GENÇTÜRK katı, sıvı gaz halindeki bütün maddelerin eşya kavramına dâhil olduğunu ileri sürmektedir (ATABEK, Taşıma, s. 26; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11-12; GENÇTÜRK, s. 47).

<sup>50</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 6.

<sup>51</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 12; KAYA, ESASLAR I, s. 318; AYDIN, s. 10-11; GENÇTÜRK, s. 47.

Aynı yönde ARKAN, Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 402-403. Yazar bu konuda, CMR m. 1/4 dışındaki tüm maddi malların taşınmasının CMR kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürmektedir.

<sup>52</sup> KAYA, ESASLAR I, s. 318; AYDIN, s. 10-11.

<sup>53</sup> KAYA, ESASLAR I, s. 318; AYDIN, s. 11; GENÇTÜRK, s. 47; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 12.

### 1.3.3. Taşımanın taşıt aracılığı ile karayolunda yapılması

CMR’de taşıt kavramı için, 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafik Anlaşmasının 4. maddesine atıf yapılmıştır. Buna göre, taşıt kavramına motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar dâhil edilmiştir.

Bu hükme göre;

“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”<sup>54</sup>.

CMR kapsamındaki taşımaların karayolu<sup>55</sup> 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 havayoluyla yükün boşaltılmadan taşındığı hallerde CMR taşımanın tümü için uygulanır. Ancak, taşıma engeli halini düzenleyen 14. madde bu hükümde istisna tutulmuştur<sup>56</sup>.

### 1.3.4. Taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı devletin ülkesinde bulunması

CMR’nin uygulanabilmesi için gerekli şartlardan biri de, 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

<sup>54</sup> AYDIN, s. 16.

<sup>55</sup> CMR’de karayolunun tanımı yapılmamıştır. Bu hususta KTK’daki tanımdan yararlanmak mümkündür. Bu tanıma göre karayolu “trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır” (KTK m. 3).

<sup>56</sup> Bk. 3.3.3.2.3.3.6, s. 80.

vatandaşlıklarının ve yerleşim yerinin bulunduğu yerin CMR'nin uygulanması açısından bir etkisi bulunmamaktadır (CMR m. 1/1).

Teslim alma yeri ile teslim etme yerinin sadece iki farklı ülke olması CMR'nin uygulanması için yeterli değildir; ayrıca bu iki ülkeden en az birinin akit ülke<sup>57</sup> olması da gereklidir. Sözleşmenin bir tarafının akit ülke olması yeterli olduğu için, diğer taraf akit ülke olmasa da taşıma sözleşmesine CMR uygulanabilecektir.

CMR, uygulama alanına giren bir taşımanın devlet ya da kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı durumlarda da uygulanır (CMR m. 1/3).

---

<sup>57</sup> Bir ülkenin CMR'ye taraf olması için izlenmesi gereken yol ve şartlar CMR m. 42'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre CMR Avrupa Ekonomik Komisyonuna üye ülkelerin imzalarına veya katılmalarına açıktır (f. 1). Ayrıca Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 8. fıkrası kapsamında istişari sıfatı ile komisyona kabul edilen devletlerin imzasına ya da katılmasına açıktır (f. 1). Komisyonun yetkilerini belirten belgenin 11. fıkrası gereğince Avrupa Ekonomik Komisyonunun bazı çalışmalarına katılan ülkeler de CMR yürürlüğe girdikten sonra katılmak sureti ile akit taraf olabilirler (f. 2). Anlaşma 31 Ağustos 1956 tarihine kadar imzaya açık bulundurulacaktır (f. 3). Bu tarihten sonra ise katılmaya açık olacaktır (f. 3). Bu sözleşmenin onaylanması zorunludur (f. 4). Onay veya katılma, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine bir belge tevdi sureti ile yapılır (f. 4).

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. CMR SİGORTASI

#### 2.1. Genel Olarak

Sigorta, riskin sigortalı taraftan sigortacı tarafa transfer edildiği bir sözleşmedir<sup>58</sup>. Kısaca “CMR sigortası” olarak ifade edeceğimiz taşıyıcının mali 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 sorumluluğu teminat altına alınmaktadır.

CMR sigortasında, CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu doğuran bütün haller kendiliğinden teminat altına alınmamaktadır. CMR sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan sorumluluklar için CMR sigorta poliçesine bakmak gereklidir. Taraflar poliçede, CMR’de düzenlenen sorumlulukları tamamen poliçeye dâhil edebileceği gibi, bazı sorumlulukları teminat kapsamına alıp bazılarını teminat dışı bırakabilir.

#### 2.2. CMR Sigorta Sözleşmesine Uygulanacak Hükümler

##### 2.2.1. Genel olarak

CMR sigortasına uygulanacak hükümler şu şekilde sıralanabilir<sup>59</sup>: Türk hukukunda yabancılik unsuru<sup>60</sup> içeren CMR sigortasında bir uyuşmazlık ortaya

<sup>58</sup> Malcolm A. CLARKE, **The Law of Insurance Contracts**, London 1997, s. 3, 1-1A (Insurance); Ali İhsan KARACAN, **Mali Aracı Kurum Olarak Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri**, İstanbul 1994, s. 33; Huriye KUBİLAY, **Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku**, İzmir 2003, s. 11, 33, 40 (Sigorta Hukuku) (yazar, sigorta sözleşmesini “sigortacının prim karşılığında sigorta ettirene ait risk ya da riskleri taşımaya ve risk gerçekleştiğinde sigorta tazminatı/sigorta bedeli ödeme taahhüdünde bulunduğu sözleşme”; sigorta ettireni “taşıdığı riski prim karşılığında sigortacıya devreden kişi” olarak tanımlamıştır); NEWTON/HEATHER, “Property & Liability Insurance, Research Starters Business: Property & Liability Insurance”; 2008, p1-1, 1p, Essay, s. 2 (yazar sigortayı, riskin muhtemel kaybının, prim olarak tanımlanan makul bir bedel karşılığında adil bir şekilde transfer edilmesi şeklinde tanımlamıştır).

KENDER, sigortanın esasını rizikoların dağıtılması olarak ifade etmiştir. Sigortacı, sigorta tazminatını riziko gerçekleştiği zaman ödeyebilmek için, baştan itibaren belirli şekilde hareket etmekle (gerekli ihtiyatların teşkili, primlerin faizlendirilmesi gibi) yükümlüdür (KENDER, **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, Yenilenmiş 9. Bası, İstanbul 2008, s. 142 (Sigorta Hukuku).

<sup>59</sup> ÜLGEN, uygulanacak hükümlerin sırasını şu şekilde ifade etmiştir: “Türk hukukunda uygulanacak hükümler sıra ile: özel şartlar - genel şartlar - CMR hükümleri - TK. sigorta hükümleri - ticari örf ve adet - BK hükümleri olmak gerekir” (ÜLGEN, **Uluslararası Taşıma**, s. 114). Kanaatimizce bu şekilde bir sıralamayı tamamen kabul etmek uygun değildir. CMR sigortasının yabancılik unsuru taşıdığı durumlarda MÖHUK’a da bakılmalıdır. Ayrıca TTK m. 1264/1’e göre “Bu kitapta hüküm bulunmadıkça sigorta

çıkıldığında uygulanacak hükümler sırasıyla; CMR sigorta sözleşmesinin hükümleri (genel şart-özel şart), CMR, MÖHUK ve MÖHUK çerçevesinde belirlenecek olan ulusal hukuktur. Eğer uyuşmazlığın kaynaklandığı CMR sigorta sözleşmesi yabancılik unsuru taşıyor ise, uyuşmazlığa sırasıyla; CMR sigorta sözleşmesinin hükümleri (genel şart-özel şart), CMR uygulanır. CMR ile çözümlenemeyen uyuşmazlıklarda ise MÖHUK'e bakılmadan Türk hukuku uygulanır.

### 2.2.2. CMR sigorta sözleşmesi hükümleri

Bir sözleşme ilişkisi ile vücut bulan CMR sigortasında tarafların iradeleri ön plandadır. Sigortacı ile sigorta ettirenin (taşıyıcı) akdettiği CMR sigorta sözleşmesi, sözleşme serbestisine tabi olan özel hukuk sözleşmesi niteliğindedir<sup>61</sup>. Bu nedenle, taraflar arasında çıkan bir uyuşmazlığın çözümü için, ilk olarak CMR sigorta sözleşmesine bakılmalıdır.

Unutulmamalıdır ki, CMR hükümlerini doğrudan veya dolaylı olarak ihlâl eden her türlü koşul, kural olarak hükümsüzdür (CMR m. 41/1)<sup>62</sup>. Böyle bir koşulun hükümsüzlüğü, sözleşmedeki diğer hükümlerin hükümsüzlüğünü gerektirmez (CMR m. 41/1).

Özellikle, taşıyıcının lehinde sigorta tazminatı veya buna benzer diğer şartlar veya ispat zorunluluğunu değiştiren herhangi bir şart geçersiz ve hükümsüzdür (CMR m. 41/2).

---

mukavelesi hakkında Borçlar Kanunu hükümleri tatbik olunur". Bu hükme göre ticari örf ve adet BK'dan sonra uygulanmalıdır.

<sup>60</sup> MÖHUK m. 1/1 hükmüne göre yabancılik unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, yabancı kararların tanınması ve tenfizi bu Kanunla (MÖHUK) düzenlenmiştir.

<sup>61</sup> Arslan KAYA, "CMR Sigortası", **Ergon A. ÇETİNGİL ve Rayegân KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007, s. 814 (CMR Sigortası).

<sup>62</sup> Bu hüküm düzenlenirken CMR m. 40 hükmü saklı tutulmuştur. Taşıyıcılar 37. ve 38. maddelerde yazılanlar dışında kendi aralarında bağtlayıcı hükümler üzerinde anlaşmakta serbesttirler. Bu hüküm "taşıyıcılar tarafından ortaklaşa yapılan taşımalarla ilgili hükümler" bölümü dikkate alınarak düzenlenmiştir. Böylelikle taşıyıcıların 37. ve 38. maddelerde yazılanlar dışında bu bölümde yer alan diğer hükümlere aykırı olarak kendi aralarında anlaşmaları mümkündür.

### 2.2.3. CMR

Taşıyıcının sorumluluğunun CMR sigortası ile himaye edilebilmesi için, taşıyıcının tarafı olduğu taşıma sözleşmesinin CMR'nin uygulama alanında olması gereklidir. Taşıyıcının CMR'den doğan sorumluluğu söz konusu değil ise, taşıyıcı CMR sigortacısının himayesinden de yararlanamaz.

CMR sigorta sözleşmesinin şartları belirlenirken, CMR dikkate alınır. Tarafların akdedecekleri bu sözleşmenin sınırlarını CMR belirlemektedir. Sözleşme özellikle, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin CMR'de yer alan hükümler dikkate alınarak düzenlenmelidir. Sözleşme taraflarının, CMR'de yer alan sorumluluklar haricinde, taşıyıcının başka bir sorumluluğunu teminat kapsamına alma imkânları yoktur; ancak CMR'de yer alan sorumluluklardan istediklerini teminat kapsamına almaları mümkündür. Ayrıca, taşıyıcının sorumluluğu bir zararı doğurmalıdır ki CMR sigortası ile bu zararın tazmini mümkün olsun.

Himayenin kapsamı açısından, CMR'ye göre belirlenen sorumluluk miktarının ve bu sorumluluğun sınırlandırılmasının poliçede dikkate alınması gerekmektedir.

CMR sigortasına CMR uygulanırken, CMR'de yer alan kanunlar ihtilafı kurallarına da bakılır. Ancak, bu kurallar bazı durumlar için düzenlenmiştir. Böylelikle söz konusu kurallar sadece düzenlenen hususlarda ve düzenlendiği konu için dikkate alınır. Örneğin, CMR m. 16/5'de taşıma konusu eşyanın satılması zorunluluğu ortaya çıktığında, satışın gerçekleşeceği yer hukuku kurallarına uygun yapılması gerekliliği düzenlenmiştir. Böylelikle hâkim, CMR sigortasına bu hükmü uygularken satışın yapıldığı yeri dikkate alacaktır. Atıf yapılan hukuk, hâkimin, o husus ile sınırlı olarak uygulayacağı hukuktur.

### 2.2.4. MÖHUK

Uyuşmazlık CMR ile de çözülemediği takdirde ulusal hukuka bakılmalıdır. Ancak, CMR uluslararası bir konvansiyondur. Yabancılık unsurunun ortaya çıkabildiği durumlarda, hangi ulusal hukukun uygulanacağı da ayrı bir uyuşmazlık konusu olabilir. Bu aşamada MÖHUK aracılığı ile hangi ulusal hukukun uygulanacağı tespit edilecektir.

Türk mahkemelerine yabancılık unsuru taşıyan CMR sigorta sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlıkla ilgili dava geldiğinde mahkeme, davaya uygulanacak hukuku, MÖHUK m. 24'e göre belirleyecektir. Ancak, öncelikle yabancılık unsurunun CMR sigorta sözleşmesinde nasıl görülebileceği hususuna değinilmelidir. Yabancılık unsuru, hukuki ilişkinin birden çok hukuk sistemi ile ilişki içinde olmasıdır<sup>63</sup>. Yabancılık unsurunun gerçekleşme biçimine, olaya taraf olan kişilerden en az birinin yabancı olması veya yabancı bir ülkede yerleşim yerinin bulunması ya da devamlı oturması, uyuşmazlığa konu teşkil eden 'şey'in yabancı ülkede bulunması, uyuşmazlığa konu olan hukuki işlemin yabancı ülkede yapılması, uyuşmazlığa konu olan sözleşmenin yabancı bir ülkede icra edilmesi, uyuşmazlığa konu olan sözleşmeye tarafların yabancı bir hukukun uygulanmasını kararlaştırmış olmaları ve uyuşmazlığa konu olan haksız fiilin yabancı ülkede meydana gelmesi halleri gösterilebilir<sup>64</sup>. Yabancılık unsuruna taşıyıcı açısından baktığımızda, taşıyıcının yabancı olması, yabancı bir ülkede ikametgâhının bulunması veya devamlı oturması; riziko açısından baktığımızda, CMR kapsamında sorumluluğunu doğuran olayın yabancı bir ülkede gerçekleşmesi, taşıtanın yabancı olması, yabancı ülkede ikametgâhının bulunması veya devamlı oturması; sigortacı açısından baktığımızda sigorta şirketinin yabancı ülke kanunlarına göre kurulmuş olması (yabancı sigorta şirketi olması), yabancı ülkede faaliyet göstermesi; CMR sigorta sözleşmesi açısından baktığımızda, sözleşmenin yabancı ülkede akdedilmesi, taşıyıcının prim ödeme edimini yabancı bir ülkede ifa edilmesi, sigortacının sigorta tazminatı ödeme edimini yabancı bir ülkede ifa etmesi, sigorta sözleşmesinin taraflarının sözleşmeye yabancı bir hukukun uygulanması hususunda anlaşmaları gibi hallerde yabancılık unsurunun varlığından söz etmek mümkündür. Bu halleri, her CMR sigorta sözleşmesine göre ayrıca değerlendirmek gereklidir.

Yabancılık unsurunun varlığı hallerinde CMR sigorta sözleşmesinden doğan borç ilişkilerinde öncelikli olarak uygulanacak hukuk tarafların açıkça belirledikleri hukuktur (MÖHUK m. 24/1)<sup>65</sup>. Tarafların bu şekilde belirledikleri hukuk, Türk hukuku

<sup>63</sup> Aysel ÇELİKEL/ Bahadır ERDEM, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 8. Bası, İstanbul 2009, s. 8.

<sup>64</sup> ÇELİKEL/ERDEM, s. 8-9.

<sup>65</sup> Akit tarafların aralarında yaptıkları sözleşmeyi belirli bir hukuka tabi tutabilme yetkileri "irade muhtariyeti" esası olarak adlandırılır (NOMER, s. 305).

olabileceği gibi yabancı hukuk da olabilir. Ayrıca şunu da belirtmek gereklidir ki, yabancı bir hukukun seçimi ile zaten sözleşme yabancılık unsuru taşıyan bir hukuki ilişki haline geleceği ve MÖHUK'ün uygulama alanına (m. 1) gireceği için, tarafların yabancı hukuku seçmeleri için sözleşmenin yabancılık unsuru taşıması şart değildir<sup>66</sup>.

Taraflar, hukuk seçimini sözleşmenin tamamı için yapabilecekleri gibi, sözleşmenin bir kısmı için de yapabilirler (MÖHUK m. 24/2). Taraflar, hukuk seçimini sözleşme kurulduktan sonra da yapabilirler (MÖHUK m. 24/3). Sözleşmenin kurulmasından sonraki hukuk seçimi, üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak kaydı ile geriye etkili olarak geçerlidir (MÖHUK m. 24/3). Taraflar uygulanacak hukuku açıkça belirlememişlerse, bu durumda sözleşme hükümlerinden veya halin şartlarından tereddüde yer vermeyecek biçimde anlaşılabilen hukuk seçimi geçerli olacaktır (MÖHUK m. 24/2).

Sigorta sözleşmesinde hukuk seçiminin olmaması halinde, sözleşmeden doğan borç ilişkilerine, o sözleşme ile en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır (MÖHUK m. 24/4). Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak kabul edilir (MÖHUK m. 24/4). “Karakteristik edim” kavramı kanunda açıklanmamıştır. Doktrinde ise “sözleşmeye hukuki özelliğini veren, ona damgasını vuran edim” olarak izah edilmektedir<sup>67</sup>. Sigorta sözleşmelerinde karakteristik edim olarak ağırlığını koyan ise sigortacının edimidir<sup>68</sup>.

Ancak, halin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur (MÖHUK m. 24/4).

---

<sup>66</sup> NOMER, s. 307; ÇELİKEL/ERDEM, s. 9.

<sup>67</sup> NOMER, s. 316.

<sup>68</sup> “Uygulanacak hukuk (“sigorta akdi statüsü”), sigorta şirketinin merkezinin bulunduğu ülke hukukudur. Ancak, şirketin merkezinin bulunduğu ülke hukukuna bağlanma, sigorta sözleşmesinin tüketici sözleşmesi kavramı dışında kalması halinde geçerli olur. Aksi halde, tüketici sözleşmelerini düzenleyen hukuka (m. 26) tabi olur. Sigortalıya yaptığı ödemeler sebebiyle, sigortacının borçluya karşı sahip olduğu halefiyete dayanan rücu hakkından doğan talepler de, sigorta sözleşmesinin tabi olduğu hukuka göre belirlenir” (NOMER, s. 317). Burada vasıflandırma problemi devreye girmektedir.

### 2.2.4.1. Yabancı hukuk

MÖHUK'a göre belirlenecek ulusal hukuk, Türk hukuku olmayabilir. Böyle bir durumda Türk mahkemeleri, belirlenen hukuku uygulayacaktır. Yabancı hukuk uygulanırken, yine MÖHUK dikkate alınacaktır. Yabancı hukukun uygulanması MÖHUK m. 2'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre hâkim, kanunlar ihtilafı kurallarına göre yetkili olan yabancı hukuku re'sen uygular. Böylelikle Türk hukukunda yabancı hukukun uygulanması esası kabul edilmiştir<sup>69</sup>. Hâkim, yetkili yabancı hukukun muhtevasının tespitinde tarafların yardımını isteyebilir (MÖHUK m. 2). Bununla birlikte yabancı hukukun tespiti için taraflara yüklenen yardım mükellefiyeti, hâkimin yabancı hukukun muhtevasını kendiliğinden araştırmasına engel değildir<sup>70</sup>.

Yabancı hukukun olaya ilişkin hükümlerinin tüm araştırmalara rağmen tespit edilememesi halinde, Türk hukuku uygulanır (MÖHUK m. 2/2). Uygulanacak hukuku seçme imkânının verildiği hallerde, taraflarca aksi açıkça kararlaştırılmadıkça, seçilen hukukun maddi hukuka ilişkin hükümleri uygulanır (MÖHUK m. 2/4).

Hukuku uygulanacak devlet iki veya daha çok bölgesel birime ve bu birimler de değişik hukuk düzenlerine sahipse, hangi bölge hukukunun uygulanacağı o devletin hukukuna göre belirlenir (MÖHUK m. 2/5). O devlet hukukunda belirleyici bir hükmün yokluğu durumunda ihtilâfla en sıkı ilişkili bölge hukuku uygulanır (MÖHUK m. 2/5).

Uygulanacak yabancı hukukun kanunlar ihtilafı kurallarının başka bir yabancı hukuku yetkili kılması, sigorta sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklara ilişkin davalarda dikkate alınmaz (MÖHUK m. 2/3)<sup>71</sup>. Bu durumda, Türk kanunlar ihtilafının atfettiği yabancı hukukun maddi hukuk hükümleri uygulanır.

### 2.2.4.2. Türk hukuku

CMR sigortası ile ilgili bir uyuşmazlığa Türk hukukunun uygulanacağı durumlarda ise şu sıra izlenir: Emredici hükümler (CMR dışındaki emredici hükümler),

---

<sup>69</sup> ÇELİKEL/ ERDEM, s. 174.

<sup>70</sup> NOMER, s. 192.

<sup>71</sup> Uygulanacak yabancı hukukun kanunlar ihtilâfı kurallarının başka bir hukuku yetkili kılması, sadece kişinin hukuku ve aile hukukuna ilişkin ihtilâflarda dikkate alınır ve bu hukukun maddî hukuk hükümleri uygulanır (MÖHUK m. 2/3).

TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin 5. kitabındaki tamamlayıcı hükümler, BK hükümleri, tamamlayıcı ve yorumlayıcı diğer ticari hükümler, ticari örf ve adet<sup>72</sup>, genel hükümler (MK m. 1)<sup>73</sup>. Türk hukukunun uygulandığı durumlarda, bir sigorta sözleşmesi olması dolayısı ile CMR sigortasının kaynakları ile sigorta hukukunun kaynakları benzerlik göstermektedir. CMR sigorta sözleşmesine uygulanacak Türk hukukundaki kanunları şu şekilde gösterebiliriz: Türk Ticaret Kanunu<sup>74</sup>, Sigortacılık Kanunu<sup>75</sup>, Borçlar Kanunu<sup>76</sup>, Türk Medeni Kanunudur.

CMR sigortası için TTK m. 1266 ve SK m. 11 uyarınca Hazine Müsteşarlığınca onaylanmış ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan “genel şart” mevcut değildir. Uygulamada sigorta sözleşmesi ile birlikte imzalatılan, sigorta şirketlerinin kendilerince belirlemiş olduğu bireysel genel ve özel şartlar yer almaktadır<sup>77</sup>.

---

<sup>72</sup> Hukuk sistemimizin yazılı olmayan hukuk kurallarında yer alan ticari örf ve adet hukukunun uygulanmasına MK m. 1'de yer verilmiştir. Bu hükme göre hâkim, uygulanacak bir hüküm yoksa örf ve adet hukukuna göre karar verir.

Ticari örf ve adet hukuku hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Erol ULUSOY, **Ticari Örf ve Adet Hukuku**, İstanbul 2001.

<sup>73</sup> KUBİLAY, uygulanacak hükümleri şu şekilde sıralamıştır: Emredici hükümler, sözleşme hükümleri, TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin 5. kitabı, BK hükümleri, tamamlayıcı ve yorumlayıcı diğer ticari hükümler, ticari örf ve adet<sup>73</sup>, genel hükümlerdir (MK m. 1) (KUBİLAY, Sigorta Hukuku, s. 15). CMR sigortasında, bu sıralamadan kısmen farklı bir sıra izlenmesinin nedeni, içerisinde uluslararası bir anlaşma olan CMR'yi barındırmasıdır.

<sup>74</sup> TTK beşinci kitabında sigorta hukukunu ele almıştır. Bununla birlikte 5. kitabın haricinde de sigortacılık faaliyeti ile ilişkilendirilmesi mümkün hükümler mevcuttur. Bu ilişki sigorta şirketinin anonim şirket (ya da kooperatif şirket) olarak kurulmasının mecburi olmasından, sigorta şirketinin tacir (TTK m. 18/1) olmasından kaynaklanmaktadır.

<sup>75</sup> 03.06.2007 tarihli 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu, sigortacılığın gelişmesini sağlama, sigorta sözleşmesinde yer alan kişilerin hak ve menfaatlerini korumak ve sigortacılık sektörünün güvenli ve istikrarlı bir ortamda etkin bir şekilde çalışmasını temin etmek üzere bu kanuna tabi kişi ve kuruluşların, faaliyete başlama, teşkilat, yönetim, çalışma esas ve usulleri ile faaliyetlerinin sona ermesi ve denetlenmesine ilişkin hususlar ve sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümlenmesine yönelik olarak sigorta tahkim sistemi ile ilgili usul ve esasları düzenlemektedir (SK m. 1/1).

<sup>76</sup> Bir sözleşme türü olan sigorta sözleşmesine BK'nın uygulanması TTK m. 1294/1'de hükme bağlanmıştır. Bu hükme göre TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin kısmında hükmün bulunmadığı hallerde, sigorta sözleşmesine BK hükümleri uygulanacaktır. Ticari işlere uygulanacak hükümler açısından, TTK m. 1'de farklı bir sıralama sistemi öngörerek ticari hükümlerden sonra ticari örf ve adet, daha sonra da genel hükümlerin uygulanacağını belirtmiştir. Sigorta hukuku bu hükümden ayrılarak BK'nın uygulanmasını ön plana çıkarmıştır.

<sup>77</sup> KAYA, CMR Sigortası, s. 814.

CMR genel ve özel şartları açısından Lloyd's'un<sup>78</sup> CMR Sigortası Genel Şartları ve bu genel şartlar dikkate alınarak hazırlanan La Suisse Umumu Sigorta A. Ş.'nin "CMR Umumi Hükümleri" başlığını taşıyan genel şartları ve ayrıca poliçede yer alan özel şartları önem arz etmektedir.

Kanunlar ve genel-özel şartlarla birlikte, sigorta sözleşmesi alanında düzenlenmiş yönetmelikler de CMR sigorta sözleşmesi ile ilgili sorunların çözümünde dikkate alınır.

Ayrıca hâkim, sigorta hukukuna ilişkin uyuşmazlıkların çözümünde mahkeme kararlarından ve bilimsel görüşlerden de yararlanır (MK m. 1/3).

### 2.3. CMR Sigortasının Akdedilmesi

CMR'de taşıyıcının sorumluluğunu teminat altına alan sigorta sözleşmesine ve dolayısı ile bu sigorta sözleşmesinin kuruluşuna ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu hususlarda, yabancılık unsurunun bulunmadığı durumlarda Türk hukukuna; yabancılık unsurunun varlığı halinde, MÖHUK'a göre tespit edilen hukuka bakılması gereklidir. MÖHUK'a göre değerlendirdiğimizde CMR sigortası sözleşmesi, yapıldığı ülke hukukunun veya o hukuki işlemin esası hakkındaki yetkili olan hukukun maddi hukuk hükümlerinin öngördüğü şekle uygun olarak yapılabilir (MÖHUK m. 7/1).

TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin kitabında sözleşmenin kuruluşuna ilişkin düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle TTK m. 1264/1 hükmü uyarınca BK'ya bakılacaktır.

BK'ya göre, sözleşme, iki tarafın karşılıklı ve birbirine uygun rızalarını beyan etmeleri ile kurulur (BK m. 1/1). Tarafların bu rızaları açık olabileceği gibi zımnî de olabilir (BK m. 1/2). Böylelikle CMR sigortasının kurulması için herhangi bir şekil şartına uyma zorunluluğu bulunmamaktadır. Sadece icap ve kabul yeterlidir<sup>79 80</sup>.

<sup>78</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, gerekse çalışmaları sıkı koşullara bağlıdır" (bu ve daha ayrıntılı bilgi için bk. Cahit NOMER/ Hüseyin YUNAK, **Sigortanın Genel Prensipleri**, İstanbul 2000, s. 42-43).

<sup>79</sup> Ancak sigorta sözleşmesinde, diğer sözleşmelerde olduğu gibi, mutlaka kanuni şartlara uygun bir icap ve kabulün varlığı gereklidir. İcabın sözleşmenin bütün esaslı şartlarını içermesi gereklidir (KENDER, **Sigorta Hukuku**, s. 148).

Sigortacı, sigorta sözleşmesi gereğince, her iki tarafın haiz olduğu hak ve borçları gösteren ve kendi tarafından imza edilen bir sigorta poliçesi veya onun yerine geçmek üzere bir muvakkat sigorta ilmühaberini ekleriyle beraber sigorta ettirene vermekle yükümlüdür (TTK m. 1265/1). Sigortacı isterse, sigortalı dahi poliçe veya ilmühaberinin ve eklerinin bir örneğini imzalayarak sigortacıya vermekle yükümlüdür (TTK m. 1265/1). Sigorta sözleşmesi, doğrudan doğruya sigorta ettiren kimse veya onun temsilcisi veya vekili ile yapılmışsa sözleşme tarihinden itibaren; yirmi dört saat içinde; sözleşme bir tellâl aracılığı ile yapılmış ise, en geç on gün içinde sigortacı poliçeyi sigorta ettiren kimseye verme yükümlülüğünü yerine getirmez ise, sigorta ettiren kimse sigortacı ile sigortaya aracılık yapan tellâlden tazminat isteyebilir (TTK m. 1267). Görüldüğü gibi, poliçenin sigorta ettirene verilmemesi sigorta sözleşmesinin varlığını ya da geçerliliğini etkiler nitelikte değildir. Ancak uygulamada, sigortacının poliçeyi imzalayıp vermesinin sigorta sözleşmesini “kabul” niteliğini taşıdığı görülmektedir<sup>81</sup>.

TTK Tasarısında ise, sigortacı ile sigorta sözleşmesi yapmak isteyen kişinin, sözleşmenin kurulması için verdiği teklifnâmenin, teklifnâme tarihinden itibaren otuz gün içinde reddedilmemesi halinde sigorta sözleşmesinin kurulmuş sayılacağı düzenlenmiştir (TTKT m. 1405/1)<sup>82</sup>.

## 2.4. CMR Sigortasında İlgililer

### 2.4.1. Sigortacı

CMR sigorta sözleşmesi, bir sigorta sözleşmesidir ve dolayısıyla bu sigorta sözleşmesinin bir tarafında sigortacı bulunmaktadır. Sigortacı, SK m. 3'e uygun bir şekilde kurulan, SK m. 4'e uygun bir şekilde teşkilatlandırılan ve *sigortacılık*

---

Sigorta sözleşmesinde icap ve kabul hususlarında ayrıntılı bilgi için bk. Rayegân KENDER, “Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi ve Şartları”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara 6-7 Ocak, 1984 (Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi).

<sup>80</sup> Sözleşmenin kurulmasına ilişkin SK m. 11/2'de hayat sigortalarına ilişkin bir istisna öngörülmüştür. Bu hükme göre, hayat sigortalarına ilişkin sözleşmelerin yapılmasına dair teklifnâmenin sigorta şirketine ulaştığı tarihten itibaren otuz gün içinde sigorta şirketi tarafından reddedilmemesi halinde sigorta sözleşmesi yapılmış olur. Böylelikle sadece icabın varlığı ile sözleşme kurulmuş olmaktadır.

<sup>81</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 147.

<sup>82</sup> Ayrıca TTKT m. 1405/2'de “Teklifnâmenin verilmesi sırasında yapılmış ödemeler, sözleşmenin kurulmasından sonra prim olarak kabul edilir veya ilk prime sayılır. Bu ödemeler, sözleşme kurulmadığı takdirde, kesinti yapılmadan, faiziyle birlikte geri verilir” hükme yer almaktadır.

*faaliyetinde bulunan sigorta ettiren veya sigortalının maruz kalabileceği riske prim karşılığında güvence veren risk taşıyıcıdır*<sup>83</sup>. Kısaca sigortacıyı, risk taşıyıcıların<sup>84</sup> (sigortalıların) risklerini üstlenen sigorta şirketleri<sup>85</sup> olarak ifade edebiliriz.

Türkiye’de faaliyet gösterecek sigorta şirketlerinin anonim şirket ya da kooperatif şirket şeklinde kurulmuş olması şarttır (SK m. 3). Bununla birlikte, yabancı sigorta şirketlerinin de Türkiye’de faaliyette bulunması mümkündür<sup>86</sup>. Bu şirketlerin Türkiye’de faaliyet gösterebilmesinin öncelikli şartı, Türkiye’de şube açmalarıdır (SSUFK m. 1/1). Şube açacak şirketlerin Türkiye’ye ayrılan ödenmiş sermayelerinin Türkiye’de Kurulu sigorta şirketleri için belirlenen tutardan az olmaması ve faaliyette buldukları ülkelerde sigortacılık yapmaktan yasaklanmamış olması şarttır (SSUFK m. 1/1). Türkiye’de şube açmak sureti ile faaliyette bulunan yabancı sigorta şirketleri,

<sup>83</sup> KUBİLAY, Sigorta Hukuku, s. 40; KARACAN, s. 79.

<sup>84</sup> “Kişiler ve işletmeler risk taşıyıcısı durumundadırlar. Taşındıkları risklerin önemini, ağırlığını, ciddiyetini kavramış olsun veya olmasın her kişi veya işletme risk taşıyıcısı durumundadır” (Yaşar KARAYALÇIN, **Risk-Sigorta-Risk Yönetimi**, Ankara 1984, s. 1).

“Risk vasfını haiz vakıaların sebep olduğu olumsuz (menfi) sonuçlardan etkilenenler risk taşıyıcıları olarak adlandırılır” [Mertol CAN, **Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı)**, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş İkinci Bası, Ankara 2007, s. 7 (Sigorta Hukuku)].

<sup>85</sup> Sigorta şirketinin kurucularının taşıması gerektiği şartlar SK m. 3’de düzenlenmiştir. Bu hükme göre Türkiye’de anonim şirket şeklinde kurulacak sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin kurucularının, müflis veya konkordato ilan etmiş olmaması; bir sigorta veya reasürans şirketinin kurucusu veya ortağı olmanın gerektirdiği malî güce ve itibara sahip bulunması; tasfiyeye tâbi tutulan finansal kuruluşlarda ve hakkında 20 nci maddenin ikinci ve üçüncü fıkrası hükümleri uygulanan şirketlerde oy hakkının ya da sermayesinin doğrudan veya dolaylı yüzde on ve daha fazla bir oranda veya bu oranın altında olsa bile denetim ve yönetime etkili olabilecek şekilde denetim ve yönetim kurullarına üye belirleme imtiyazı veren pay sahibi olmaması; taksirli suçlar hariç olmak üzere affa uğramış olsalar dahi süreli hapis veya sigortacılık mevzuatına aykırı hareketlerinden dolayı hapis veya birden fazla adlî para cezasına mahkûm edilmemiş yahut cezası ne olursa olsun basit ve nitelikli zimmet, irtikâp, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflas, görevi kötüye kullanma gibi yüz kızartıcı suçlar ile kaçakçılık suçları, resmî ihale ve alım satımlara fesat karıştırma, suçtan kaynaklanan malvarlığı değerlerini aklama, devlet sırlarını açığa vurma veya vergi kaçakçılığı suçlarından dolayı hüküm giymemiş olması; tüzel kişi olması halinde bu tüzel kişinin yönetim ve denetimine sahip kişilerin, malî güç dışında kurucularda aranan diğer şartları taşıması gereklidir (SK m. 2/a). Ayrıca anonim şirketin hisse senetlerinin nakit karşılığı çıkarılması ve halka açık anonim şirketlerde halka açık olan kısım hariç olmak üzere tamamının nama yazılı olması, bir holding bünyesinde faaliyet gösterecek olması halinde, holding şirketinin finansal durumunun da sigortacılık faaliyetlerini idame ettirmeye yeterli olması zorunludur (SK m. 2/b, c). Üyeleri dışındaki kişilerle sigorta sözleşmesi yapmayan kooperatif şeklinde kurulan sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin; karşılıklı sigortacılık yapması, ortak sayısının ikiyüzden az olmaması, yöneticilerine herhangi bir ayrıcalık vermemesi zorunludur (SK m. 3). Kooperatiflerin, üyeleri dışındaki kişilerle sigorta sözleşmesi yapabilmesi, bu hususun ana sözleşmelerinde açıkça yer alması şartıyla Hazine Müsteşarlığının iznine tâbidir. Kooperatif üyeleri dışındaki kişilerle sigorta sözleşmesi yapılabilmesi için kooperatiflerin sermayelerini, Hazine Müsteşarlığınca belirlenecek miktara yükseltmesi zorunludur (SK m. 3, 4).

<sup>86</sup> Bk. SSUFK, BKK. 2007/12467-06.07.2007, RG. 03.08.2007/26602.

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<sup>87</sup> (SSUFK m. 1/2). İkinci ve müteakip şubeler izne tabi değildir (SSUFK m. 1/2).

## **2.4.2. Taşıyıcı**

### **2.4.2.1. Sigorta ettiren olarak**

CMR sigorta sözleşmesinin diğer tarafını sigorta ettiren oluşturmaktadır. Sigorta ettiren, taşıdığı riski, prim karşılığında sigortacıya devreden kişidir<sup>88</sup>. 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. LSGŞ'de aynı yönde, bu sigorta türünün CMR'nin 1. ve 2. maddeleri uyarınca malların nakliyesini taahhüt eden taşıyıcılar için geçerli olduğu ifade edilmiştir.

### **2.4.2.2. Sigortalı olarak**

Sigortalı, rizikonun kendi üzerinde veya malvarlığında 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.

---

<sup>87</sup> Türkiye'deki merkez şubelerinde yönetim kurulu yetki ve sorumluluklarını taşıyan ve şube müdürünün de dâhil olduğu en az üç kişilik bir müdürler kurulu kurulur. Merkez şube müdürleri ile müdür yardımcıları, Türkiye'de kurulu sigorta şirketlerinin genel müdür ile genel müdür yardımcısı gibi değerlendirilir (SSUFK m. 1/3).

Müdürler kurulu, denetçiler, şube müdürü ve şube müdür yardımcıları, Türkiye'de kurulu sigorta şirketlerinin teşkilatı için öngörülen düzenlemelere; yabancı sigorta şirketinin Türkiye'deki faaliyetleri de, Türkiye'de kurulu sigorta şirketleri için öngörülen düzenlemelere tabidir (SSUFK, m. 1/4).

<sup>88</sup> KUBILAY, Sigorta Hukuku, s. 40; KARACAN, s. 79.

Sigortalı, menfaatinin sigorta edilmiş olduğu ve rizikonun gerçekleşmesi sonucunda sigorta tazminatını isteme yetkisini haiz kişidir<sup>89</sup>.

Karayolu 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. 782). Ancak taşıyıcı, başka kişilerin yardımı ile taşıma işini ifa etmiş olsa dahi, sigorta ettiren olmakla birlikte aynı zamanda sigortalıdır<sup>90</sup>. Kaldı ki taşıyıcı, TTK m. 762’de ücret mukabilinde yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimse olarak tanımlanmıştır. Taşıyıcı sayılması için taşıma işini bizzat kendisinin ifa etmesi şartı aranmamıştır.

“Başak Sigorta C.M.R. Karayolu ile Yapılan Uluslararası Emtea Taşınması Nakliyecisi Sorumluluk Sigortası Özel Şartları”nda sigortalı, “bir ülkeden bir ülkeye sınır aşımı yoluyla ve bir ücret mukabilinde sevkiyat gerçekleştiren nakliyat şirketi” olarak tanımlanmıştır (m. 1)<sup>91</sup>.

## 2.5. CMR Sigortasında Sigortalanabilir Menfaat

Menfaat, kişi ile sigorta ettirilmek istenen malvarlığı arasındaki değer ilişkisidir<sup>92</sup>. Başka bir tanımlamaya göre ise, “sigorta sözleşmesinde öngörülen bir tehlikeli olay sebebi ile maddi zarara uğrama ihtimali olan her türlü ilişkidir”<sup>93</sup>. Sigortalanabilir menfaat de, kanuna uygun bir şekilde vazgeçilmiş olmadıkça, bir sigorta sözleşmesinin temel gereksinimidir<sup>94</sup>. Genel bir şekilde, gerek hayat ya da mal gerekse sorumluluk olan sigortanın konusu ile sigorta sözleşmesinin sigortalı ya da sigorta ettiren (poliçe sahibi) olan taraflarının arasındaki ilişkidir<sup>95</sup>. Türk hukukunda sigortalanabilir menfaat

<sup>89</sup> Ali BOZER, Sigorta Hukuku, Ankara 1981, s. 78 (1981); ARSEVEN, s. 96; CAN, Sigorta Hukuku, s. 32; ÇEKER, 2004, s. 35.

<sup>90</sup> KAYA, CMR Sigortası, s. 815.

<sup>91</sup> <http://www.roder.org.tr/TR/SERVICES/download/CMR%20SIGORTASI%20OZEL%20SARTLARI.doc>, 01.04.2009.

<sup>92</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 175; KUBİLAY, Sigorta Hukuku, s. 53.

<sup>93</sup> İsmet SAYHAN, **Sigorta Sözleşmelerinin Konusu**, Ankara 2001, s. 41; aynı yönde bk. Ernst E. HIRSCH, **Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku**, İstanbul 1942, s. 141; NEWTON/HEATHER, s. 6.

<sup>94</sup> John BIRDS/ Norma J. HIRD, **BIRDS’ Modern Insurance Law**, London 2001, s. 35.

<sup>95</sup> BIRDS/HIRD, s. 35. Bu gereksinimin tarihçesi hususunda bk. BIRDS/HIRD, s. 35 vd.

için bu ilişkinin “meşru”<sup>96</sup>, “iktisaden himayeye layık”<sup>97</sup>, “zarara uğramaya uygun”<sup>98</sup> bir nitelikte olması aranmaktadır. Bu ekonomik ilişki sigortalı olarak somutlaştırılmaktadır<sup>99</sup>. İngiliz Hukukunda ilk olarak, ekonomik bir menfaate yol açan sigorta sözleşmesinin konusu ile sigortalı arasında bir ilişki olmalıdır; ikinci olarak, bu ilişkinin adil ve hukuka uygun olması gereklidir<sup>100</sup>. Avustralya, Kanada ve Amerika’da sadece sigortalı ve sigorta sözleşmesinin konusu arasında ekonomik menfaate yola açan ilişkinin varlığı yeterlidir; bu ilişkinin adil ve hukuka uygun olmasına gerek yoktur<sup>101</sup>.

TTK m. 1269’da menfaat şu şekilde düzenlenmiştir: “Bir malı muayyen rizikolara karşı temin etmekte para ile ölçülebilecek bir menfaati olan malik, malikin adi veya rehinli alacaklısı, malın muhafazasından dolayı malikine karşı mesul olan acenta, kiracı, komisyoncu ve diğer kimseler, malın muhafazasında hakikaten menfaatli olan kimseler yahut bunların kanuni temsilcileri, bu menfaati sigorta ettirebilirler”. Bu hüküm -mal sigortaları dikkate alınarak- sigorta sözleşmesinin konusunu bir obje olarak görerek, bu obje ile ekonomik bağ kurabilecek ve sigortalı olarak kabul edebileceğimiz kişileri düzenler. Bu hükme göre, menfaat sahibi kişiler malın maliki, malikin adı veya rehinli alacaklısı, malın muhafazasından dolayı malikine karşı sorumlu olan acenta, kiracı, komisyoncu ve diğer kimseler, malın muhafazasında hakikaten menfaatli olan kimseler veya bunların kanuni temsilcileridir. Bu hükümdeki “mal” kavramını CMR sigortası açısından ele aldığımızda -dolaylı olarak- CMR kapsamında "taşıma sözleşmesinin konusunu teşkil eden taşınan eşya" olarak değerlendirilmesi mümkündür. Sigortalanabilir menfaatin doğumuna sebep olan tehlikeli olay, taşınan eşya üzerinde gerçekleşmektedir. Böylelikle menfaat objesi taşınan eşyadır.

<sup>96</sup> HİRSCH, s. 142; NOMER/YUNAK, s. 64; Huriye KUBİLAY, **Yeni Değer Sigortası**, Ankara 1994, s. 52 (Yeni Değer Sigortası) (yazar, zarar sigortasının konusunu teşkil eden ekonomik menfaatin hukuka uygun bir menfaat olmasının gerekliliğinin dayanağının BK m. 19, 20 olduğunu ifade etmiştir).

<sup>97</sup> HİRSCH, s. 141. Yazara göre sigorta edilen menfaat belirli tehlikelere karşı korunması arzu edilen nakden kabili takdir bir ilişkidir. Sigorta sözleşmesinin doğumu için bu ilişkinin hukuki mahiyeti önemli değildir. Konu ile sigorta ettiren kişi arasındaki ilişkinin iktisadi olması yeterlidir.

<sup>98</sup> SAYHAN, s. 83. Yazara göre menfaatin sadece ekonomik bir ilişki içermesi yeterlidir. Ayrıca arada sadece hukuki ilişkinin varlığı menfaatin sigortalanabilmesi için yeterli değildir. Bu menfaatin ekonomik ilişkiyi de içeren bir hukuki ilişki olması gereklidir (SAYHAN, s. 84).

<sup>99</sup> SAYHAN, s. 83.

<sup>100</sup> CLARKE, Insurance, s. 106.

<sup>101</sup> CLARKE, Insurance, s. 106.

Bu hüküm kapsamında değerlendirildiğinde taşınan eşyaların sahibinin taşıtan olduğu durumlarda “malın muhafazasından dolayı malikine karşı mesul olan acenta, kiracı, komisyoncu ve diğer kimseler”; taşınan eşyaların sahibinin taşıtan olmadığı durumlarda ise, “malın muhafazasında hakikaten menfaatli olan kimseler” ifadesine dayanarak, CMR taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı ile taşınan eşyalar arasında ekonomik bağı kurabilmek mümkündür. Böylelikle taşıyıcının CMR taşıma sözleşmesi nedeni ile doğacak sorumluluğunu sigortacıya devretmek hususunda<sup>102</sup> meşru ve para ile ölçülebilir bir menfaati olduğu açıktır.

TTK'ya göre, sigorta sözleşmesinde bu hükme (TTK m. 1269) uygun bir menfaat ilişkisinin bulunmaması halinde sigorta sözleşmesi hükümsüzdür (TTK m. 1264/2).

TTKT'de menfaatin yokluğu ayrı bir hükümde düzenlenmiştir. Bu hükme göre, sigorta sözleşmesinin kurulması anında, sigortalanan menfaat mevcut değilse, sigorta sözleşmesi geçersizdir (TTKT m. 1408/1). Kurulma sırasında varolan menfaat, sözleşmenin süresi içinde ortadan kalkarsa, sözleşme o anda geçersiz olur (TTKT m. 1408/1).

İngiliz hukukunda, sözleşmede menfaatin eksikliği halinde her bir sigorta türüne bağlı olarak sözleşme kanuna aykırı, hükümsüz ya da sadece uygulanamaz olacaktır<sup>103</sup>.

## 2.6. CMR Sigortasının Sigorta Hukuku Sistemindeki Yeri

### 2.6.1. Rizikonun kaynaklandığı yere göre

Sigorta hukuku kara-deniz-hava sigortası şeklinde üçlü bir ayrıma tabi tutulmaktadır<sup>104</sup>. TTK'da kara sigortaları ve kara sigortalarına ilişkin hükümlerden ayrı olarak denizcilik rizikosuna karşı sigorta ayrı bir şekilde düzenlenmiştir. Ancak hava

<sup>102</sup> Sorumluluk sigortalarında menfaat, sigorta ettirenin “sorumluluğunun devredilmesindeki menfaati”dir. (SAYHAN, s. 92).

<sup>103</sup> BIRDS/HIRD, s. 35.

<sup>104</sup> Özel sigortaları kara ve deniz sigortaları şeklinde ikili bir ayrıma tabi tutan yazarlar için bk. Mustafa ÇEKER, **Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku**, Yenilenmiş 2. Bası, Adana 2004, s. 10 (2004); Mustafa ÇEKER, **Sigorta Hukuku**, Adana 2008, s. 12 (2008); Ali BOZER, **Sigorta Hukuku Genel Hükümler- Bazı Sigorta Türleri**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, Ankara 2007, s. 23 (2007).

sigortalarına TTK’da rastlamamaktayız. Hava sigortalarından hava rizikolarına karşı mali mesuliyet sigortası ise zorunlu sigorta<sup>105</sup> olarak SHK’da düzenlenmiştir.

Kara sigortaları, denizde ve havada taşıma dolayısı ile geminin, hava gemisinin, yükün ve navlunun maruz bulunduğu tehlikeler dışındaki rizikoların yol açtığı zararları teminat altına alan sigortalardır<sup>106</sup>. Deniz sigortaları<sup>107</sup> geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirilmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimsenin bu menfaatini sigorta ettirebileceği bir sigorta türüdür (TTK m. 1339). Hava rizikolarına karşı mali mesuliyet sigortası ise, diğerlerinden farklı olarak zorunlu sigorta şeklinde düzenlenerek yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcıların, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlü oldukları ifade edilmiştir (SHK m. 132/1)<sup>108</sup>.

CMR karayolları ile uluslararası eşya taşınmasını esas alan bir konvansiyon olduğu için, CMR sigortası bir kara sigortası olarak değerlendirilmelidir. CMR kapsamında bir taşıma sözleşmesinin akdedilmesine rağmen, yolculuğun bir kısmında yüklerin deniz ya da hava yolu ile taşındığı durumlarda da CMR’nin uygulanması mümkündür. Yükün 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>105</sup> A.Y. m. 48’de sözleşme serbestisi şu şekilde ifade edilmiştir: “Herkes, dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetlerine sahiptir”. Bununla birlikte Anayasanın 13. maddesinde temel hak ve hürriyetlerin sınırlanması şu şekilde düzenlenmiştir: “Temel hak ve hürriyetler, özlerine dokunulmaksızın yalnızca Anayasanın ilgili maddelerinde belirtilen sebeplere bağlı olarak ve ancak kanunla sınırlanabilir”. SHK’da da sözleşme serbestisine ilişkin bu sınırlama kanunla yapılmıştır.

<sup>106</sup> BOZER, 1981, s. 14.

<sup>107</sup> Deniz sigortaları TTK’da ayrı bir fasıl olarak 1339–1459 maddeleri arasında düzenlenmiştir. TTTK’da ise deniz sigortaları düzenlenmemiştir.

<sup>108</sup> SHK m. 124’de, hava sigortalarında sorumluluğun sınırlandırılması hususunda Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu sözleşmeyi değiştiren Türkiye’nin katıldığı sözleşme ve protokollerin hükümlerine atf yapılarak taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasının bu hükümlere göre tayin edileceği ifade edilmiştir.

### 2.6.2. Rizikonun ilgili olduğu değerlere göre

Rizikonun konusuna göre sigorta rizikonun “şahsi değerlerle ilgili olduğu sigortalar” ve “rizikonun mamelekî değerlerle ilgili olduğu sigortalar” şeklinde iki açıdan ele alınmaktadır<sup>109</sup>. Rizikonun şahsi değerlerle ilgili olduğu sigortalarda riziko, sigortalının şahsiyet alanında (hayat, sağlık vs.) gerçekleşmekte iken, rizikonun mamelekî değerlerle ilgili olduğu sigortada malvarlığında gerçekleşmektedir<sup>110</sup>.

CMR sigortasında riziko, taşıyıcının şahsiyet alanında değil, malvarlığı alanında gerçekleşmektedir. Böylelikle CMR sigortasının rizikonun mamelekî değerlerle ilgili olduğu sigorta olarak ifade edebilmek mümkündür.

### 2.6.3. Türk Ticaret Kanunundaki sigorta tasnifine göre

TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin kitabında mal-can-denizcilik rizikolarına karşı sigorta şeklinde üçlü bir ayrıma gidilmiştir. CMR sigortasını bu ayrıma tam olarak yerleştirmek mümkün değildir. Ancak mal sigortalarına ilişkin hükümlerin uygulanacağı söylenebilir.

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<sup>111</sup>. Sigortacının teminat yükümlülüğü, korkulan olayın sigortalı malın üzerinde gerçekleşmesi neticesinde ortaya çıkan zararı tazmin etmesidir<sup>112</sup>. Ancak CMR sigortasının konusu bir mal değil, sorumluluktur. Sorumluluk sigortalarına genellikle mal sigortalarına ait ilkeler uygulanır<sup>113</sup>. Ancak

<sup>109</sup> Ayrım için bk. SAYHAN, s. 72 vd; CAN, Sigorta Hukuku, s. 25.

<sup>110</sup> SAYHAN, s. 73; CAN, Sigorta Hukuku, s. 25.

<sup>111</sup> Haydar ARSEVEN, **Sigorta Hukuku**, Yenilenmiş 2. Bası, İstanbul 1991, s. 45.

HİRSCH sigorta edilen menfaat bakımından sigortayı mal sigortası ve şahıs sigortası şeklinde ikili bir ayırma ele alarak, şahıs sigortasında korunmak istenen menfaatin sigortayı yaptıran kimsenin vücudu ile ilgili olduğunu, mal sigortasında korunan menfaatin ise sigortayı yaptıran kişinin vücudu ile ilgili olmadığını, bu şahsın haiz olduğu mallar üzerindeki hakların ve menfaatlerin korunması ile ilgili olduğunu ve şahıs sigortaları dışında kalan sigorta türlerinin mal sigortaları kapsamında yer aldığını ifade etmiştir (HİRSCH, s. 130).

<sup>112</sup> SAYHAN, s. 80.

<sup>113</sup> Sorumluluk sigortaları için özel düzenlemelerin varlığı halinde bu hükümler uygulanır. Bu özel düzenleme kanun hükmü olabileceği gibi (KTK) yönetmelik, genel şartlar da olabilir.

sorumluluk sigortaları ne mal ne de can sigortaları olarak nitelendirilebilir<sup>114</sup>. Bu nedenle CMR sigortasına bir mal sigortası demek uygun değildir. Kanaatimizce CMR sigortası tasnif dışı, ancak bu tasnif içerisinde yer alması gereken bir sigorta türü olan, sigorta sözleşmesi ile belirlenmiş bir sigorta değerinin bulunmadığı, tek tek kişiler veya mallar şeklinde objelere bağlanmamış, sigorta ettirenin malvarlığının bütününe meydana gelen zararın teminat altına alındığı bir sigorta türü olan mamelek sigortası<sup>115</sup> olarak değerlendirilmelidir. Ancak mamelek sigortası kavramı ne İsviçre, ne Alman ne de Türk pozitif hukukunda kullanılmıştır<sup>116</sup>.

#### 2.6.4. Türk Ticaret Kanunu Tasarısındaki sistematığe göre

TTKT’de, öncelikle, her sigorta türüne uygulanacak olan genel hükümler düzenlenmiştir. Genel hükümlerden sonra ise “Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler” başlığı altında sigorta türleri, zarar sigortaları ve can sigortaları şeklinde iki temel ayrıma tabi tutulmuştur. Bu ayrım içerisinde zarar sigortaları, mal sigortaları-sorumluluk sigortaları şeklinde; can sigortaları ise, hayat sigortası-kaza sigortası-hastalık ve sağlık sigortası şeklinde sınıflandırılmıştır.

Bu sistematik içerisinde CMR sigortasının, kesin bir şekilde zarar sigortaları arasında sorumluluk sigortası olduğunu ifade etmek mümkündür.

<sup>114</sup> Aynı yönde bk. Erdoğan SERGİCİ, “Mesuliyet Sigortası Türleri, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları”, **III. Sigorta Semineri, 4-7 Nisan 1977**, Bildiriler Tartışmalar, İstanbul, s. 67. Yazar sorumluluk sigortalarının bu alanda mal ve can sigortalarından ayrı bir şekilde üçüncü bir grup olarak kabul edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir.

<sup>115</sup> W. KOENİG, “Sigorta Menfaati ve Değerlendirilmesi (Cevap)”, Çev. Fırat ÖZTAN, **BATİDER**, Şubat 1969, C. V, S. 1, s. 51.

Mamelek sigortası aynî teorisinin bir ürünüdür. Bu teori sigorta sözleşmesinin konusunu bir “menfaat ilişkisi” olarak kabul eden menfaat teorisine karşı ortaya çıkmış bir görüştür. Aynı teoriye göre sözleşmesinin konusu sigortalanmış olan şey ya da kişidir (SAYHAN, s. 81, 33).

Aynî teorisinin savunucularından olan KOENİG, mamelek sigortasını “sigortanın vaat ettiği mükellefiyeti icra etmesi, sigorta yapan şahsın mamelekenden bir kısım masraf ve bedeller ödemek mecburiyetinde kalması veyahut menfaatlerin haleldar olması şartına tabi bulunan sigorta” olarak tanımlamıştır. Hukuki sorumluluğa ilişkin bütün sigortalar bu sigorta kapsamındadır. Mamelek sigortası ile amaçlanan sigorta yapanın lehine malvarlığının uğradığı zararları ve zorunlu olarak yapılan bir masrafı ve bir kârın kaybını telafi etmektir (W. KOENİG, **Sigortalar Hukuku**, çev. Ekrem EDGÜ, Ankara 1966, s. 73).

ARSEVEN ise malvarlığı sigortasını, şahsın malvarlığında beklenen artışların ve meydana gelecek zararların sigorta edildiği sigorta olarak tanımlamıştır (ARSEVEN, s. 47).

<sup>116</sup> SAYHAN, s. 81.

### 2.6.5. Sigortacının yükümlülüğüne göre

Sigorta sigortacının yükümlülüğüne göre “tazminat sigortası” ve “meblağ sigortası” şeklinde ikili bir ayrıma tabi tutulmaktadır<sup>117</sup>. Tazminat sigortası, sigortacının riziko gerçekleştikten sonra edimini “zararı tazmin etme” şeklinde ifa ettiği sigorta türüdür. Meblağ sigortası ise, bir zarar ve bir zararın tazmini söz konusu olmaksızın sigortacının riziko gerçekleştikten sonra edimini “meblağ ödeme” şeklinde ifa ettiği sigorta türüdür.

CMR sigortası bir tazminat sigortasıdır. CMR sigortacısının sözleşmeden doğan edimi, belirli bir meblağ ödemek değil, taşıyıcının CMR kapsamında değerlendirilen sorumluluğunun ortaya çıkardığı zararı tazmin etmektir.

### 2.6.6. Zararın meydana geliş şekline göre

Tazminat sigortası hem sigorta ettirene ait malların zarara uğramasını hem de sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu teminat altına almaktadır<sup>118</sup>. Tazminat sigortası zararın meydana geliş şekline göre aktif-pasif sigorta şeklinde bir ayrıma tabi tutulabilir. “Aktif sigorta”, mamelekin aktif kısmında meydana gelen azalmaları teminat altına alır iken, “pasif sigorta”, sigortalının malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkmasına veya mevcut pasiflerin artmasına karşı yapılan sigortadır<sup>119</sup>.

CMR sigortası ile teminat altına alınan, taşıyıcının malvarlığının aktif değil, pasif kısmıdır. Böylelikle CMR sigortasının bir pasif sigorta olduğu ifade edilebilir.

---

<sup>117</sup> Bu ayrımın ayrıntıları için bk. SAYHAN, s. 59 vd; HİRSCH, s. 13; ÇEKER, 2004, s. 13; ÇEKER, 2008, s. 17; KENDER, Sigorta Hukuku, 170 vd.; KUBİLAY, Sigorta Hukuku, s. 11; Işıl ULAŞ, **Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları**, Güncelleştirilmiş 6. Bası, Ankara 2007, s. 7-8; KENDER, Mesuliyet Sigortası, s. 7-8; Nuray DİNÇMENT, “Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavrama İlişkin Bazı Yargıtay Kararları”, **Ergon A. ÇETİNGİL ve Rayegân KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul 2007, s. 479.

Zarar sigortaları için ayrıca bk. KUBİLAY, Yeni Değer Sigortası, s. 50 vd.

<sup>118</sup> BOZER, 1981, s. 14.

<sup>119</sup> Aynı yönde bk. SAYHAN, s. 63; KENDER, Sigorta Hukuku, s. 171-172; CAN, Sigorta Hukuku, s. 157; KENDER, Mesuliyet Sigortası, s. 8.

### 2.6.7. Hayat-hayat dışı sigorta türüne göre

Sigorta, hayat-hayat dışı sigorta şeklinde de bir ayrıma tabi tutulmaktadır<sup>120</sup>. Hayat sigortaları, sigortalının hayatta kalması ya da ölümünü konu alan sigortalardır. Hayat dışı sigortalar ise, ülkemizde mal ve sorumluluk sigortaları için sıklıkla kullanılır<sup>121</sup>. CMR sigortası taşıyıcının şahsı ile değil, malvarlığı ile ilgilidir. Dolayısı ile CMR sigortasının bir hayat dışı sigorta olduğunu ifade etmek mümkündür.

### 2.6.8. Primin sabit-değişken oluşuna göre

Sigorta, “sabit primli sigorta” ve “değişken primli sigorta” şeklinde bir ayrıma tabi tutulmaktadır<sup>122</sup>. Sabit primli sigorta, sigorta şirketinin belirli bir prim karşılığında sigorta sözleşmesini akdettiği; değişken primli sigorta ise, primlerin miktarının sürekli değişiklik gösterdiği sigorta türüdür<sup>123</sup>.

Değişken prim esasına göre sigortada belirli bir süre içinde gerçekleşme ihtimali olan tehlikeler meydana gelmediği zaman, tahsil edilmiş bulunan sigorta primleri iade olunur; ancak belli süre içinde tahminlerin üzerinde bir zarar meydana gelir ise, prim miktarı artırılır<sup>124</sup>. Değişken primli sigorta, daha çok uzun süreli sigorta ilişkileri ile, karşılıklı sigortalarda karşımıza çıkar<sup>125</sup>.

Değişken primli sigortada sigorta ettiren ile sigortacı arasındaki ilişki farklıdır. Bir sisteme göre değişken primli sigortada sigorta sözleşmesi yapan grubun tüzel kişiliği bulunmamaktadır<sup>126</sup>. Diğer bir sistemde ise, sigortacı kooperatif şirketin hem ortağı hem de müşterisidir<sup>127</sup>. Ancak, sabit primli sigortada, sigorta ettiren ile sigortacı arasında sigorta sözleşmesi dışında bir ilişki yoktur<sup>128</sup>.

<sup>120</sup> Ayrım için bk. KARACAN, s. 311-316.

<sup>121</sup> KARACAN, s. 314.

<sup>122</sup> Bu ayrım için bk. BOZER, 1981, s. 16-17; CAN, Sigorta Hukuku, s. 24; BOZER, 2007, s. 26; ÇEKER, 2008, s. 17; Ali AYLİ, **Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu**, İstanbul 2003, s. 11 vd (Prim).

<sup>123</sup> BOZER, 1981, s. 16; BOZER, 2007, s. 26; CAN, Sigorta Hukuku, s. 24.

<sup>124</sup> BOZER, 1981, s. 16; ÇEKER, 2004, s. 13.

<sup>125</sup> CAN, Sigorta Hukuku, s. 24.

<sup>126</sup> BOZER, 1981, s. 16; BOZER, 2007, s. 27.

<sup>127</sup> BOZER, 2007, s. 27.

CMR sigortasında primler sabittir. Rizikonun gerçekleşme ihtimaline ya da belirli bir süre sonra gerçekleşmemesine göre prim değişmemektedir. Dolayısıyla CMR sigortasının sabit primli sigorta olduğu ifade edilebilir.

### 2.6.9. CMR sigortasının mali sorumluluk sigortası olarak değerlendirilmesi

Sigortacılık alanında önemli bir yere sahip olan sorumluluk sigortaları, özellikle teknolojik gelişmeler sonucu sanayi ve taşıma alanlarında ortaya çıkan büyük rizikoların sebep olduğu kusurlu ve kusursuz sorumluluk halleri ile birlikte gelişme göstermiştir<sup>129</sup>. Bu gelişmeler neticesinde artan sorumluluklar, bu sorumlulukları taşıyanlar için risk teşkil ederek sigorta konusu olmaya başlamıştır<sup>130</sup>. Sorumluluk sigortaları, sorumluluğu taşıyan kişilerin sorumluluk sigortası primlerini ödemeleri karşılığında, sorumluluğu ortaya çıkaran riskin gerçekleşmesi sonucunda oluşan zararın tazmininin sigortacı tarafından karşılandığı sigorta türüdür<sup>131</sup>. Sorumluluk sigortası ile sigorta ettiren, kendi fiilinin malvarlığını azaltıcı sonuçlarını<sup>132</sup>; mağdur (üçüncü kişi), sorumluluğu taşıyan kişinin malvarlığını aşan zararları teminat altına almaktadır<sup>133</sup>.

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

---

ÇEKER, Değişken primli sigorta sisteminin bir tür "risk ortaklığı" niteliğini taşıdığını ve ülkemizde ancak kooperatif statüsünde bulunan sigorta şirketleri veya üyelik sigortacılığı yapan sigorta şirketleri tarafından uygulanabileceğini ifade etmiştir (ÇEKER, 2004, s. 13).

<sup>128</sup> BOZER, 1981, s. 16.

<sup>129</sup> Yarg. HGK., E. 1995/11-980, K. 1996/18, T. 31.1.1996 (Kazancı İçtihat Bankası); KENDER, Mesuliyet Sigortası, s. 6; CAN, Sigorta Hukuku, s. 159; KUBİLAY, Sigorta Hukuku, s. 111; ULAŞ, Sigorta, s. 649; EREN, s. 463.

"Sorumluluk riski hukukun yüklendiği bir sorumluluğa dayanarak bir kişi veya organizasyonun bir başka kişi veya organizasyondan belirli parasal miktarları talep etme riskidir" (KARACAN, s. 186).

<sup>130</sup> Kemal OĞUZMAN/ Turgut ÖZ, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, İstanbul 2006, s. 487.

<sup>131</sup> OĞUZMAN/ÖZ, s. 487; SERGİCİ, s. 66; Yaşar KARAYALÇIN, "Sorumluluk (Mesuliyet Sigortaları)", **SHD**, C. II, S. 1-2, 1984, s. 52 (Sorumluluk).

Sorumluluk sigortalarının diğer sigorta türlerinden farkları için bk. SERGİCİ, s. 67-69.

<sup>132</sup> BOZER, 1981, s. 173-174; Tekin MEMİŞ, "Sorumluluk Sigortalarında Sebepsiz Zenginleşme Hükümlerinin Uygulanması ile İlgili Bir Yargıtay Kararı İncelemesi", **SHD**, Y. 2005, S. 1, s. 184 (Sorumluluk).

<sup>133</sup> OĞUZMAN/ÖZ, s. 487; KARAYALÇIN, Sorumluluk, s. 52; MEMİŞ, Sorumluluk, s. 184.

üçüncü kişilerin korunmasının da amaçlandığı bir sigorta türüdür<sup>134</sup>. İsteğe bağlı sorumluluk sigortaları ise, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesini akdetme ya da akdetmeme hususunda tamamen serbest olduğu, sigorta ettirenin malvarlığında meydana gelmesi muhtemel eksilmeye karşılık kendisini teminat altına aldığı sigorta türüdür<sup>135</sup>.

TTKT'de, TTK'daki önemli bir eksiklik giderilerek, sorumluluk sigortaları için özel hükümler düzenlenmiştir. Öncelikle sigortacının sorumluluk sigortası ile, aksine sözleşme 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 ödeneceği hükme bağlanarak sorumluluk sigortalarının genel bir tanımı yapılmıştır<sup>136</sup> (TTKT m. 1473/1).

Ayrıca bu hükmün devamındaki fıkrada (TTKT m. 1473/2) "sigorta, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluğu için yaptırılmışsa, aksine sözleşme yoksa bu sigorta, sigortalının temsilcisi ile işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılar. Bu durumda sigorta başkası hesabına<sup>137</sup> yapılmış sayılır" şeklinde bir düzenleme yapılmıştır.

CMR sigortasıyla teminat altına alınan, taşıyıcının CMR'nin uygulama alanında yer alan taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu olduğu için CMR sigortasının bir sorumluluk sigortası olduğu kesin bir şekilde ifade edilebilir<sup>138</sup>. CMR sigortası zorunlu

<sup>134</sup> Zorunlu sorumluluk sigortaları özel sigortalılarla sosyal sigortalar arasında yer alır (BOZER, 1981, s. 175).

<sup>135</sup> BOZER, 1981, s. 173-174; BOZER, 2007, 132; KARAYALCIN, Sorumluluk, s. 53.

<sup>136</sup> TTKT m. 1473'ün gerekçesi.

<sup>137</sup> TTKT m. 1454 (başkası lehine sigorta): "(1) Sigorta ettiren, üçüncü bir kişinin menfaatini, onun adını belirterek veya belirtmeyerek, sigorta ettirebilir. Sigorta sözleşmesinden doğan haklar sigortalıya aittir. Sigortalı, aksine sözleşme yoksa, sigorta tazminatının ödenmesini sigortacıdan isteyebilir ve onu dava edebilir.

(2) Üçüncü kişinin adının belirtildiği durumlarda, duraksama halinde, sigorta ettirenin, üçüncü kişinin temsilcisi olarak değil, kendi adına fakat üçüncü kişi lehine hareket ettiği kabul edilir.

(3) Sözleşmede, sigortanın kimin menfaati için yaptırıldığı açık da bırakılabilir. "Kimin olacağı onun (ilgisinin) lehine" yapılan böyle bir sigortanın, üçüncü kişi lehine yaptırıldığı anlaşılırsa, ikinci fıkra hükmü uygulanır".

<sup>138</sup> Yarg. HGK., E. 1995/11-980, K. 1996/18, T. 31.1.1996 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 1997/3556, K. 1997/5439 T. 7.7.1997 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2001/1104, K. 2001/2282, T. 22.3.2001 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2003/11025, K. 2003/11581, T. 8.12.2003 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2003/1585, K. 2003/7134, T. 30.6.2003 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2005/2623, K. 2006/2586, T. 13.3.2006 (Kazancı İçtihat Bankası).

olarak akdedilmesi gereken bir sigorta sözleşmesi değildir. Bu nedenle isteğe bağlı sorumluluk sigortasıdır. Ancak Avrupa ülkelerinin bu sigortayı yaptırmamış tır araçlarını ülkelere kabul etmemeleri neticesinde tarafların bu ülkelere girebilmeleri için CMR sigortası akdetmeleri, bu sigorta türünü uygulamada adeta zorunlu sorumluluk sigortası haline dönüştürmüştür<sup>139</sup>.

LGŞ m. 2’de, CMR sigortası ile birlikte CMR hükümleri altında sigortalının kanuni sorumluluğunun teminat altına alındığı ifade edilmiştir<sup>140</sup>. LSGŞ m. 2’de de CMR’ye göre, malların zıyaa ve hasara uğramasına karşı sigortalının sorumluluğunun teminat altına alındığı belirtilmiştir.

---

<sup>139</sup> Yarg. HGK., E. 1995/11-980, K. 1996/18, T. 31.1.1996 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>140</sup> KAYHA, CMR, s. 79.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. CMR SİGORTASINDA HİMAYE

#### 3.1. Kavram

##### 3.1.1. Sigorta himayesi

Sigorta sözleşmesi iki tarafa da borç yükleyen bir sözleşmedir. TTK m. 1263’de sigorta sözleşmesi şu şekilde tanımlanmıştır: “Sigorta bir akittir ki bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır”<sup>141</sup>. Bu hükme göre, sigorta sözleşmesinden doğan sigorta ettirenin ana edimi prim ödeme iken, sigortacının ana edimi sigorta himayesidir.

Riziko taşıma borcu<sup>142</sup> olarak da ifade edilen sigorta himayesi, sigortacının, sigorta sözleşmesinde belirlenen riziko/rizikoların gerçekleşmesinden doğan zararları tazmin edimidir.

Sigortacı, riziko taşıma borcunu sözleşmenin akdedilmesi ile başlayarak yerine getirmektedir<sup>143</sup>. Sigortacı, bu borcu kapsamında riziko gerçekleşmeden önce sigortacılığın gerektirdiği bilimsel ve teknik esaslara dayanan bütün hazırlıkları yapmakla, yani her zaman rizikoları karşılayacak durumda bulunmaya yönelik bütün önlemleri almış olmakla yükümlüdür<sup>144</sup>.

TTKT’de sigortanın kapsamı genel hükümlerde, m. 1409/1’de ifade edilmiştir. Bu hükme göre sigortacı, sözleşmede öngörülen rizikonun gerçekleşmesinden doğan zarardan veya bedelden sorumludur. Sözleşmede öngörülen rizikolardan herhangi

<sup>141</sup> TTKT m. 1401/1: “Sigorta öyle bir sözleşmedir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında, bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin (rizikonun) meydana gelmesi halinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya bir kaç kimsenin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlenir”.

<sup>142</sup> Rayegân KENDER, Sigorta Hukuku, s. 255; Samim ÜNAN, **İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko**, İstanbul 1998, s. 24 (Sorumluluk Sigortası).

<sup>143</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 25.

<sup>144</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 25.

birinin veya bazılarının sigorta kapsamı dışında kaldığını ispat yükü sigortacıya aittir (TTKT m. 1409/2).

### 3.1.2. Sorumluluk sigortalarında himaye

Sorumluluk sigortalarında himaye, sigortalının sigorta sözleşmesiyle himaye altına alınan sorumluluğunun neticesinde ortaya çıkan zararın sigortacı tarafından karşılanmasıdır. Sigortalı, sorumluluk sigortaları ile, malvarlığını olumsuz sonuçlardan korumak için önlem alma külfetini sigortacıya devretmekte ve böylelikle sigortacı riziko taşıma yükümlülüğü altına girmektedir<sup>145</sup>.

Sorumluluk sigortalarında himaye edilen, sigorta ettirenin gerçek zararıdır<sup>146</sup>. Yani malvarlığında meydana gelen gerçek eksilmedir. Sigortacı -sigorta ettirenin gerçek zararına ek olarak- savunma yükümlülüğü kapsamında bütün savunma masraflarını da karşılamalıdır<sup>147</sup>.

Sorumluluk sigortalarında, sigortacının, rizikonun gerçekleşmesi olasılığı ile ilgili olarak, “haklı talepler için ödemede bulunmak” ve “sigorta ettireni haksız taleplere karşı savunmak” şeklinde başlıca iki yükümlülüğü vardır: Haklı talepler, bir talebin yerinde olduğu mahkeme veya hakem kararı veyahut da sigortacının önceden onayladığı bir sulh anlaşması ile saptandığı ya da sigorta ettiren bu konuda sigortacının onayı ile borç ikrarında bulunduğu hallerde söz konusudur<sup>148</sup>. Haklı taleplerin varlığı halinde, sigortacının, riziko taşıma edimini, sigorta ettiren tarafından zarar görene ödenen tazminat tutarını ona geri vererek ya da doğrudan doğruya talep sahibine ödeme yaparak yerine getirmesi mümkündür<sup>149</sup>.

Haksız taleplere karşı sigorta ettirenin savunulması yükümlülüğü ise, sigortacı tarafından sorumluluk konusunda bir değerlendirilme yapılarak üçüncü kişinin talebinin

<sup>145</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 24. Yazar, sorumluluk sigortalarında aslında sigorta ettirene ait olan bir işin sigortacı tarafından görülmekte olduğunu ve sigortacının ediminin “başkasının çıkarına iş görmek” niteliğinde olduğunu ileri sürmektedir.

<sup>146</sup> BOZER, 2007, s. 137.

<sup>147</sup> ÜNAN, s. 26 (yazara göre, bu masraflar, “sigortacının bir zarar sigortası olan sorumluluk sigortası uyarınca karşılamak zorunda olduğu (sigorta ettirene ait) zararın bir parçasıdır”); BOZER, 2007, s. 137.

<sup>148</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 25.

<sup>149</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 25.

haksız olduğu kanısına varılmasından itibaren başlar ve bu yükümlülük, sadece sigorta ettirene karşı sözleşmenin teminat altına aldığı hukuki ilişkiler çerçevesinde ileri sürülmüş olan tazminat taleplerini kapsar<sup>150</sup>. Bu çerçevede, bu yükümlülüğün kapsamına sigorta ettirene karşı açılan davalar veya başlatılan icra takipleri dâhil olduğu gibi, bazı hallerde sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı açacağı davalar ve yapacağı icra takipleri de dâhildir<sup>151</sup>.

TTKT’de sorumluluk sigortasında hukuki himaye m. 1474’de ayrıca düzenlenmiştir. Bu hükme göre, sigortalı aleyhine bir istem ileri sürüldüğünde, isteme ilişkin makûl giderler sigortacı tarafından karşılanır; sigorta bedelini aşan giderlerin ödenebilmesi için sözleşmede hüküm bulunması gerekir (f. 1). Sigortacı, sigortalının istemi üzerine, giderler için avans vermek zorundadır (f. 2).

### 3.1.3. CMR sigortasında himaye

Bir sorumluluk sigortası olan CMR sigortası, taşıyıcının sorumluluğunun yol açtığı zararları teminat altına alan bir sigortadır. Taşıyıcının ancak CMR Konvansiyonundan doğan sorumluluğu CMR sigortası kapsamındadır<sup>152</sup>.

CMR sigortasında himaye edilen “taşıyıcının sorumluluğu” olduğu için ilk olarak CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hallerin tespiti gereklidir. Ancak, bir sorumluluk sigortası olan CMR sigortasının riziko hallerini somut bir şekilde belirlemek güçtür. Kaldı ki CMR de bu konuda sınırlı davranmayarak taşıyıcının sorumluluğunu genel bir hükümlerle düzenlemiş (CMR m. 17/1) ve sorumluluğa dâhil diğer hususları; ayrıca bu hallerin taşıyıcının sorumluluğuna yol açmayacağı halleri açık bir şekilde belirtmeyi tercih etmiştir. Bu düzenlemeler ve CMR kapsamında olmayan taşımalar CMR sigortası himayesinin kapsamını belirlemede önemli bir rol oynamaktadır. Böylelikle, öncelikle CMR, daha sonra CMR sigorta sözleşmesi

<sup>150</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 26.

<sup>151</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 26. Yazar örnek olarak, üçüncü kişinin sigorta ettirene karşı iddia ettiği tazminat alacağını elde etmek üzere takas beyanında bulunmuş ya da sigorta ettirenin bir eşyası üzerinde alıkoyma hakkını kullanma yoluna gittiği halleri vermiştir (ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 26).

<sup>152</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 114; Okan BALCI, “CMR (Taşıyıcı Mali Mesuliyet Sigortaları)”, **Sigorta Dünyası**, 1983-S. 279, s. 9; KAYA, CMR Sigortası, s. 813, 815; Murat KUNTEL, “C.M.R. Sigortası”, **Genel Sigorta A.Ş., Seminer Notları 3**, 1981, s. 1; Mehmet KAHYA, “Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları”, **Reasürör**, S. 39, s. 16 (Reasürör).

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, yardımcılarının ya da müteakip taşıyıcıların da davranışları neticesinde ortaya çıkmış olabilir. Bu hallerde de taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olacaktır (CMR m. 3; CMR m. 34).

CMR sigortasının konusunun, mahiyetinin ve kapsamının düzenlendiği resmi bir genel şart söz konusu değildir. Bu nedenle CMR sigorta sözleşmesinin kapsamının, konusunun belirlenmesinde tarafların iradeleri ön plandadır. Taraflar CMR sigortası sözleşmesinde hangi sorumluluk hallerini, hangi süre ve süreç içerisinde teminat kapsamına aldıklarını kararlaştırabilirler. Ancak sigorta sözleşmesinin kapsamı ve mahiyeti ile ilgili belirlenen hususların gerek sorumluluk sigortasının gerekse CMR'nin emredici hükümlerine aykırı olmaması gerekir<sup>153</sup>.

LGŞ'de teminatın kapsamı m. 2'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre sigortacılar, poliçede yazılı olan veya zeyl ya da başka bir şekilde ifade edilen hüküm, şart, sorumluluk sınırlamaları ve istisnalar çerçevesinde, sigortalının CMR şartlarına uygun olarak elde ettiği taşıyıcılıktan doğan hukuki sorumluluğunu teminat altına alır<sup>154</sup>. Görüldüğü gibi CMR sigortası ile CMR'nin uygulama kapsamındaki taşımacılıktan doğan hukuki sorumluluk teminat altına alınmaktadır.

LSGŞ'de ise bu sigortanın, CMR hükümleri çerçevesinde malların zıya ve hasara uğramasına karşı sigortalının sorumluluğunu teminat altına aldığı ifade edilmiştir (m. 2)<sup>155</sup>. Sigorta, teminat altına alınmış bir hasarı sigortacının vekillerine incelettirmek, görülebilir bir hasarı önlemek veya teminat altına alınmış bir hasarı hafifletmek, sigortalıyı kendisine yöneltilen haksız iddialara karşı verilen teminat sınırları dâhilinde korumak için gösterilmiş masrafları da teminat altına almaktadır (LSGŞ m. 3)<sup>156</sup>.

---

<sup>153</sup> KAYA, CMR Sigortası, s. 815.

<sup>154</sup> Mehmet KAHYA, "Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları", **Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-12**, İstanbul 2007, s. 79 (CMR).

<sup>155</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 120.

<sup>156</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 121.

Başak Sigorta A.Ş. CMR Sigortası Özel Şartlarında himaye m. 04.01’de “İşbu sözleşme ile verilen teminat, taşınan emteanın kısmi veya tam zıya'a uğraması veya hasar görmesi, kaybolması, teslim süresinin aşılması (C.M.R. 17.madde) ve teslimde ödemeli olarak yapılan sevkiyatlarda tahsil şartlarına uyulmaması (C.M.R.21.madde) sonucunda sigortalıdan talep edilen haklı tazminat taleplerinin ödenmesini kapsamaktadır. Malların taşınması dolayısıyla ödenen taşıma ücreti ve gümrük resimleri masrafları da (belgelenmesi kaydıyla) mallarının tamamen kaybedilmesi halinde tamamen ödenir. Kısmen kaybolma halinde ise zarar nispetinde ödeme yapılır (C.M.R. 23. Madde). Ancak sigortalıdan haksız tazminat talebinde bulunulduğu takdirde, bu talep sigortacı tarafından reddedilecek ve sigortalı aleyhine dava açılması halinde de sigortalı sigortacının göstereceği bir avukata vekalet verecektir. Dava masrafları ile avukata ödenecek ücreti vekalet sigortacıya ait olacaktır” şeklinde ifade edilmiştir<sup>157</sup>.

### 3.2. Himayenin Başlangıcı

Bir sözleşmede tarafların sözleşmeden doğan borçları sözleşmenin akdedilmesi ile doğar. Tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun şekilde rızalarını açıklamaları ile sözleşme kurulmaktadır (BK m. 1). Böylelikle CMR sigortasında sigortacının himayesinin (riziko taşıma borcunun) doğduğu an sözleşmenin akdedildiği andır.

Ancak borcun<sup>158</sup> doğduğu an ile, borca ilişkin sorumluluğun doğduğu an aynı değildir. Sigorta sözleşmelerinde borca ilişkin sorumluluğun doğduğu ana ilişkin TTK’da özel bir hüküm mevcuttur. Bu hükme göre, sigortacının sorumluluğu, primin

<sup>157</sup> <http://www.roder.org.tr/TR/SERVICES/download/CMR%20SIGORTASI%20OZEL%20SARTLARI.doc>, 01.04.2009.

<sup>158</sup> Borç, borçluyu alacaklıya karşı bir edimi yerine getirme (bir şey verme, yapma veya yapmama) yükümlülüğü altına sokan hukuki bağıdır (Türk Hukuk Kurumu, **Türk Hukuk Lugatı**, 4. Bası, Ankara 1998, s. 41; Andreas von TUHR, çev. Cevat EDEGE, **Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı**, C. 1-2, s. 9; Kenan TUNÇOMAĞ, **Borçlar Hukuku Dersleri**, C. 1, Genel Hükümler, Üzerinde Çalışılmış ve İşlenmiş İkinci Bası, İstanbul 1965, s. 16; AYTEKİN ATAAY, **Borçlar Hukuku Genel Teorisi**, Birinci Yarım, Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş Üçüncü Bası, İstanbul 1981, s. 32; TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, **TEKİNAY Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Bası, s. 5; Fikret EREN, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 10. Bası, İstanbul 2008, s. 78; OĞUZMAN/ÖZ, s. 3; Safa REİSOĞLU, **Borçlar Hukuku**, 20. Bası, İstanbul 2008, s. 29).

veya ilk taksidin ödendiği tarihten başlar (TTK m. 1295/2<sup>159</sup>; TTKT m. 1421/1)<sup>160</sup>. Böylelikle, sözleşme kurulduktan sonra sigortacı her zaman primi talep etmek hakkını haiz olmasına rağmen, sözleşmenin kurulmasından primin ödenmesi anına kadar geçen zaman aralığında riziko gerçekleşse dahi sigortacı sorumlu olmayacaktır<sup>161</sup>. Bu hükmün tek istisnası, denizde ve karada mal taşıma işlerine ait sigortalar için öngörülmüştür. Bu tür sigortalarda sigortacının sorumluluğu, akdin yapıldığı andan başlayacağı gibi, sigorta primi de henüz poliçe tanzim edilmemiş olsa bile o anda muaccel olur (TTK m. 1295/3). TTKT’de de bu hükme benzer olarak, kara ve denizde eşya taşıma işlerine ilişkin sigortalarda, sigortacının sözleşmenin kurulmasıyla sorumlu olacağı düzenlenmiştir (TTKT m. 1421/1).

CMR sigortası her ne kadar taşıyıcının karada eşya taşımaya ilişkin sorumluluğunu teminat altına alıyor ise de, sigortacının sorumluluğunun başlangıcına ilişkin istisna kapsamındaki kara taşıma sigortası değil, bir sorumluluk sigortasıdır. Böylelikle sigortacının sorumluluğunun başlangıcı hususundaki istisnai düzenlemeyi, CMR sigortası kapsamında değerlendirmek mümkün değildir. Sonuç olarak, CMR sigortasında sigortacının sorumluluğunun primin veya ilk taksit ödendiği tarihte başlayacağını ileri sürülebilmesi mümkündür.

### 3.3. Himaye Edilen Riziko

#### 3.3.1. Kavram

Kısaca zarar ihtimali<sup>162</sup> olarak ifade edebileceğimiz “riziko”<sup>163 164</sup>, genel kabul görmüş tanımlamaya göre, gerçekleşmesi muhtemel ya da gerçekleşmesi kesin olmakla

<sup>159</sup> Bu hüküm sigorta ettiren kimsenin zararına olarak sözleşme ile değiştirilemez. Değiştirilirse kanun hükümleri re'sen uygulanır (TTK m. 1264/4).

<sup>160</sup> Sigorta sözleşmesinin kuruluş tarihini kesin ve açık şekilde tespit etmek güç olduğundan (BK m. 3-6, 9), sigortacının sorumluluğunun primin ödenmesini müteakip başlatılması yolu tercih edilmektedir [Ali BOZER, “Mal Sigortasında Akdin Yürürlük Tarihini ve Sigortacının Mes’uliyetinin Başlangıcını Tayin Eden Sigorta Mukavelesi Hükümleri”, **BATİDER**, C. 1, S. 2, 1961, s. 215 (BATİDER 1961)].

<sup>161</sup> BOZER, **BATİDER** 1961, s. 217. Yazar böylelikle sözleşmelerin müteakıl hukuku bakımından dengenin sigorta ettiren aleyhine bozulmuş olduğunu ifade etmektedir.

<sup>162</sup> Albert H. MOWBRAY, çev: Bedi İ. YAZICI, **Riziko ve Sigorta Mukaveleleri**, İstanbul 1942, s. 3.

birlikte ne zaman gerçekleşeceği belirsiz olan, zarar veya olmayan bir hal doğuran olaylardır<sup>165</sup> <sup>166</sup>. Başka bir tanımlamaya göre, ilerde meydana gelmesi beklenen ancak meydana gelmeme ihtimali de olan olaylardır<sup>167</sup>.

<sup>163</sup> İtalyanca bir sözcük olan “rischio” kökenli riziko kavramının İngilizcesi “risk”; Fransızcası “risque”; Almancası ise “Risiko”dur.

<sup>164</sup> “Riziko” kavramı, “tehlike” kavramı ile eş tutularak Türk Hukuk Lugatında şu şekilde ifade edilmiştir: “Bir şeyin ziyana, sair herhangi bir zararın husulüne sebebiyet veren müstakbel, gayri muayyen yahut zamanı belli olmayan bir hadisenin tarafların iradesi dışında vuku ihtimalidir”(Türk Hukuk Lugatı, s. 287, 331).

BOZER, rizikoyu “tehlike” kavramı ile eş tutarak sigorta sözleşmesinin sigortalıyı tehlikenin gerçekleşmesinin sonuçlarına karşı korumak amacı ile yapıldığını ifade etmiştir [Ali BOZER, **Sigorta Hukuku**, Ankara 1965, s. 101(1965)].

ARSEVEN’e göre kaza, zarara sebep olan hadise; tehlike ise kazanın zarar doğurma ihtimalidir. Riziko da bu anlama gelmektedir. Örneğin yangın bir kazadır. Yangının bir zarara sebep olma ihtimali tehlikedir, rizikodur. Yangın sonucunda bir zarar meydana gelmez ise kaza vardır, ancak riziko gerçekleşmemiştir. Yangın sonucunda ev yanarak bir hasar görürse riziko yani tehlike gerçekleşmiştir. Ancak sigorta çerçevesinde riziko bazen gerçek anlamda zarar meydana getiren bir olay olmayabilir. Sigortacının bir para ödeme sonucunu doğurması beklenen olay riziko olarak adlandırılır (ARSEVEN, s. 5).

ULAŞ, tehlikenin riziko olarak da adlandırıldığını ifade ederek, rizikonun fiziki olaylardan yani doğa koşullarından kaynaklanabileceği gibi, sosyal ve ekonomik kaynaklı olabileceğini ifade etmiştir (ULAŞ, **Sigorta**, s. 37).

ÖZPOLAT’a göre risk, kazanın gerçekleşme olasılığıdır. Risk, ilk olarak “belirsizlik”, ikinci olarak da “tehdit” anlamını taşımaktadır (Murat ÖZPOLAT, **Temel Sigortacılık**, Ankara 2006, s. 27).

Riziko ile tehlikenin farklı olduğunu düşünen yazarlar:

KUBİLAY, **Sigorta Hukuku**, s. 47 (risk terimi, belirli bir tehlikeyle bağlantılı olarak hasar, yaralanma, hastalanma, ölüm ve başka olumsuzlukların meydana gelme olasılığını ifade eder. Tehlike ise genelde insanlara ve onların değer verdikleri varlıklara yönelik bir tehdit olarak tanımlanır. Risk, kısaca zarara uğrama tehlikesi olarak ifade edilebilir”).

KARACAN, risk, tehlike ve riziko kavramlarını ayrı bir şekilde ele almıştır. Yazar riski “zararın veya hasarın ortaya çıkmasının olası olduğu bir durum”; tehlikeyi “zararın yakın nedenleri”; rizikoyu ise “belirli bir tehlikeden zarar ortaya çıkmasının arkasında yatan koşullar” olarak tanımlanmıştır (Ali İhsan KARACAN, **Mali Kurum Olarak Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri**, Ankara 1994, s. 23, 26, 27).

ATABEK, deniz sigortalarında “riziko”; diğer sigorta türlerinde ise “tehlike” kavramının kullanıldığını ifade etmiştir [Reşat ATABEK, **Sigorta Hukuku**, İstanbul 1950, s. 6 (Sigorta)].

KANER’e göre sigortacının tazminat ödemekle yükümlü tutulması için gerçekleşmiş olması gereken olay rizikodur. Bu olayın (rizikonun) gerçekleşme ihtimali ise tehlikedir. Yani olayın gerçekleşme ihtimali “tehlike”; olayın kendisi “riziko” olarak adlandırılır [İnci KANER, “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin Tehlike ile İlgili Görevleri”, **İÜHFİM**, C. LIV, 1991-1994, S. 1-4, s. 303-304 (Tehlike)].

<sup>165</sup> ATABEK, **Sigorta**, s. 6; Merih Kemal OMAÇ, **Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu**, İstanbul 1985, s. 9 (Riziko); KANER, **Tehlike**, s. 305; KENDER, **Sigorta Hukuku**, s. 255; BOZER, 1965, s. 102; ÖZPOLAT, s. 69; Tekin MEMİŞ, **Yangın Sigortasında Riziko**, Ankara 2001, s. 21 (Riziko).

<sup>166</sup> Rizikonun sıklık değeri ne çok düşük ne de çok yüksek olmalıdır. Sıklık değeri çok düşük olursa kişi sigorta ettirme gereği duymayacaktır. Buna karşılık çok yüksek ise sigortacının rizikoyu satın almasının bir anlamı kalmayacaktır ya da rizikoyu teminat altına almaya karşılık yüksek bir prim isteyecek ve sigorta ettirenin sigorta yaptırmasına değmeyecektir (NOMER/YUNAK, s. 12-13).

Olayların riziko niteliğinde olabilmesi için, gerçekleşmesinin münhasıran insan iradesine bağlı olmaması, tesadüfe bağlı olması gerekmektedir<sup>168</sup>.

Sigorta sözleşmesinde teminat altına alınan rizikonun yer, zaman ve miktar olarak da belirli olması gereklidir<sup>169</sup>. Sözleşmede bu şekilde açık bir biçimde belirlenemeyen rizikoların sigortacı tarafından teminat altına alınması mümkün değildir.

Sigorta hukuku açısından, sigortanın konusunu teşkil eden riziko<sup>170</sup> için, bütün sigorta türlerini kapsayan bir tanım yapmak mümkün değildir. CMR sigortası bir sorumluluk sigortası olması nedeni ile, riziko kavramının sorumluluk sigortalarına indirgenerek tanımlanması konumuz açısından önem arz etmektedir: “Sorumluluk riski hukukun yüklediği bir sorumluluğa dayanarak bir kişi veya organizasyonun bir başka kişi veya organizasyondan belirli parasal miktarları talep etme riskidir”<sup>171</sup>. Kısaca riziko, sorumluluk zararıdır<sup>172 173</sup>. Sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşmesi için öncelikle “sigorta ettirenin malvarlığında bir kötüleşmenin meydana gelmesi veya en azından böyle bir kötüleşme olasılığının ortaya çıkmış bulunması” gereklidir<sup>174</sup>. Sigorta ettirenin sorumluluğu dışında bir nedenle meydana gelen kötüleşmeler sorumluluk sigortası için riziko niteliğinde değildir<sup>175</sup>.

<sup>167</sup> ARSEVEN, s. 5.

<sup>168</sup> ATABEK, Sigorta, s. 6; ARSEVEN, s. 21; NOMER/YUNAK, s. 12; KENDER, Sigorta Hukuku, s. 255; ÖZPOLAT, s. 73; BOZER, 1965, s. 102-103. Yazara göre tehlike “tesadüfi veya hem tesadüfi ve hem de iradi mahiyette bir olaydır”. Sigorta sözleşmesini sadece mücbir sebep veya umulmazlık hallerinin yol açtığı zararları teminat altına almak, sigortanın fonksiyonunu inkar etmek olur. Sigorta sözleşmesi ile umulmazlık veya mücbir sebep hallerinden doğan zararlar teminat altına alınabileceği gibi üçüncü şahsın kusurundan, hatta kasıtlarından ileri gelen zararlar da teminat altına alınabilir. Örneğin hırsızlığa karşı sigorta ile üçüncü kişilerin kasti hareketleri sonucunda sigortalının malvarlığında meydana gelmesi muhtemel eksilme teminat altına alınmaktadır (BOZER, 1965, s. 103).

<sup>169</sup> HİRSCH, s. 149–150; KUBİLAY, Sigorta Hukuku, s. 52; KARACAN, s. 42.

<sup>170</sup> Türk Hukuk Lugatı, s. 287.

<sup>171</sup> KARACAN, s. 186.

<sup>172</sup> KUBİLAY, Sigorta Hukuku, 50; KAHYA, CMR, s. 25. Aynı yönde KARAYALÇIN, Sorumluluk, s. 31. Yazar sorumluluk sigortalarında riskin “sorumluluk” olduğunu ifade etmiştir.

Sorumluluk sigortasında riziko konusundaki görüşler için bk. ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 28 vd.

<sup>173</sup> Bu zarar, sigorta ettirenin malvarlığında eksiklik şeklinde kendini gösterir. Sigorta ettirenin zarar verdiği kişinin ise sigorta sözleşmesi ile ilgili bulunmamaktadır (BOZER, 2007, s. 131).

<sup>174</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 27.

<sup>175</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 27.

CMR sigortasında riziko, taşıyıcının malvarlığının pasifini oluşturan ya da artıran sorumluluk halleridir. Taşıyıcının bütün sorumluluğunu içeren bir sigorta sözleşmesinin meydana getirilmesi sorumluluk ve tehlike hallerinin öngörülememesi nedeni ile imkânsızdır. Böylelikle taşıyıcının sorumlu olacağı belirli haller riziko teşkil etmektedir. Bu haller CMR’de düzenlenen, taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hallerdir.

Rizikonun gerçekleşmesi neticesinde taşıyıcının sorumluluğunun doğması, yani rizikonun taşıyıcıyı malvarlığının pasif kısmında artışa sebep olan iktisadi bir sonuca yönlendirmesi gereklidir. Aksi takdirde sigortanın kurulma amacı olan bir zararın tazmini söz konusu olmayacaktır. Böylelikle aşağıda belirtilen hallerin CMR sigortası kapsamında riziko olabilmesi için taşıyıcıyı zarara uğratabilecek, malvarlığında eksilme meydana getirebilecek nitelikte olmaları gereklidir.

### 3.3.2. Riziko halleri

#### 3.3.2.1. Eşyanın zıyaı

##### 3.3.2.1.1. Genel olarak

Zıya kavramı ne TTK’da ne de CMR’de tanımlanmıştır. Bu nedenle zıyanın tanımlanması hususunda doktrindeki görüşler dikkate alınacaktır. Zıya kavramı, “taşınır bir eşyayı yitirmek, taşınır bir şeyin zilyetliğini kaybetme”<sup>176</sup> şeklinde tanımlanmaktadır.

Taşıma hukuku çerçevesinde zıya ise, taşıyıcının taşıma borcunu ifa için zilyetliğinde bulundurduğu eşyanın kısmen veya tamamen gönderilene ya da talimat ile belirlenen kişiye teslim edilememesi olarak ifade edilebilir<sup>177</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 zıyanın varlığı söz konusudur<sup>178</sup>.

<sup>176</sup> Esat ŞENER, **Hukuk Sözlüğü**, Ankara 2001, s. 886.

<sup>177</sup> ÖZDEMİR, s. 95; KAYA, ESASLAR I, s. 247; TÜZÜN, s. 35; AYDIN, s. 48-49; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 179; Vural SEVEN, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara 2003, s. 82 (Yüke Özen Borcu); Burak ADIGÜZEL, **Karayolunda Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu**, İstanbul 2003, s. 61-62.

<sup>178</sup> ÖZDEMİR, s. 95.

Zıya sonucunda eşya fiili veya hukuki bir durum değişikliğine uğramaktadır<sup>179</sup>. Örneğin eşyanın yanması ya da kaybolması fiili bir değişiklik iken, eşyaya el konulması ya da yanlış kişiye teslim edilmesi hukuki bir değişikliktir.

Eşyanın geçici bir süre için hak sahibine teslim edilememesi durumunda zıya hali gerçekleşmemektedir<sup>180</sup>. Ancak CMR m. 20’de, taşıyıcının belirli bir süre yükü teslim etmemesi haline yükün zıyanının kabulüne ilişkin bir karine düzenlenmiştir<sup>181</sup>.

CMR sigortası açısından tehlike teşkil eden zıya hallerini somut bir şekilde belirlemek güçtür. Örneğin taşıyıcının kısmi ve tam zıya hallerinden doğan sorumluluğu örnek olarak taşınan eşyaların çalınması<sup>182</sup>, yanması<sup>183</sup>, taşıyan aracın devrilmesi<sup>184</sup>, sıvı yükün tankerden sızarak yola dökülmesi<sup>185</sup>, kaza olmamasına rağmen aracın sert bir fren yapması<sup>186</sup>, tırın kaçırılması<sup>187</sup> hallerinden doğabilir.

Zıya kavramı kısmi ve tam olmak üzere ikili bir ayrıma tabi tutularak ele alınacaktır. TTK’da kısmi ve tam zıya kavramları tanımlanmamakla birlikte, kısmi zıya haline değinilmiştir. CMR’de ne kısmi zıya kavramı ne de tam zıya kavramı

<sup>179</sup> AYDIN, s. 49; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; ADIGÜZEL, s. 62; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 179.

<sup>180</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48, dñn. 8; ÖZDEMİR, s. 96; Arslan KAYA, “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”, **İÜHFİM**, C. LVI, S. 1-4, s. 247 (ESASLAR II); aynı yönde bk. AYDIN, s. 49.

<sup>181</sup> Bk. 3.3.2.4.4, s. 55-56.

<sup>182</sup> Yarg. 11. HD., E. 1997/3556, K. 1997/5439, T. 7.7.1997 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 1997/6685, K. 1997/8465, T. 24.11.1997 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 1998/430, K. 1998/1942, T. 23.3.1998 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2005/13293, K. 2007/209, T. 15.1.2007 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>183</sup> Yarg. 11. HD., E. 1993/6337, K. 1994/4720, T. 6.6.1994 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2000/3525, K. 2000/5601, T. 16.6.2000 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2004/1564, K. 2005/2352, T. 10.3.2005 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. HGK. E. 1995/11-980, K. 1996/18, T. 31.1.1996 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>184</sup> Yarg. 11. HD., E. 2001/8511, K. 2002/914, T. 5.2.2002 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>185</sup> Yarg. 11. HD., E. 2002/5860, K. 2002/9108, T. 17.10.2002 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>186</sup> KUNTEL, s. 3.

<sup>187</sup> Yarg. 11. HD., E. 2000/2114, K. 2000/3241, T. 20.04.2000 (Engin ERDİL, **Açıklamalı, İçtihatlı Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, CMR Konvansiyonu Şerhi**, İstanbul 2007, s. 208).

tanımlanmıştır. Bu nedenle tam-kısmi zıya kavramının sınırları, anlaşmaya taraf devletlerin ulusal hukuklarına göre çizilecektir<sup>188</sup>.

Kısmi zıya-tam zıya ayrımı, CMR’de yer alan zamanaşımının başlangıcı ve taşıyıcıdan istenebilecek olan tazminat miktarı açısından farklılıklar nedeni ile önem taşımaktadır (CMR m. 32/1/a, b; CMR m. 23/4).

### 3.3.2.1.2. Kısmi zıya

Eşyanın kısmen zıyaı, “taşıyıcının malları kararlaştırılan teslim yerinde ve kararlaştırılan kişiye, miktar, ağırlık veya hacim bakımından azalmış olarak teslim etmesi” şeklinde tanımlanmaktadır<sup>189</sup>.

Misli eşyanın kısmi zıyaı mümkündür. Eşya, miktar olarak ekonomik değerini koruyacak şekilde bölünebilen türden veya birden fazla ve her biri ayrı ekonomik değere sahip olmalıdır<sup>190</sup>. Kısmi zıyanın mümkün olabilmesi için geride kalan kısmın teslimine elverişli olması ve ekonomik değer taşıması gereklidir<sup>191</sup>.

Eşyanın kısmen zıyaı ile, hasar kavramı da farklılık gösterir. Eşyanın kısmen zıyaı, yukarıda da ifade edildiği gibi, eşyanın miktar, ağırlık veya hacim bakımından azalmış olarak teslim edilmesini ifade ederken; hasar kavramında ise, malların durumunun ve niteliğinin olumsuz etkilenmesi söz konusudur<sup>192</sup>. Ancak bazı olasılıklarda malların hasara uğramasının sonucunda miktarda azalma gerçekleştiği için aralarındaki fark oldukça azalmaktadır<sup>193</sup>. Anlam olarak birbirlerinden ayrılan kısmi zıya ve hasar kavramı, konvansiyonda zamanaşımı süresinin başlangıcı bakımından aynı hükümde düzenlenmiştir (CMR m. 32/1/a).

<sup>188</sup> AYDIN, s. 48; KAYA, ESASLAR II, s. 246. AYDIN, bu konuda CMR m. 20 ve CMR m. 32’nin birlikte değerlendirilerek tam zıya ve kısmi zıya kavramları ayrımında yön gösterici olduğu düşüncesindedir.

<sup>189</sup> AKINCI, CMR, s. 93; benzer tanımlar için bk. ATABEK, Taşıma, s. 190; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; KAYA, ESASLAR II, s. 246; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s. 84-85; AYDIN, s. 52; ADIGÜZEL, s. 64.

<sup>190</sup> ÖZDEMİR, s. 100.

<sup>191</sup> ÖZDEMİR, s. 100; KAYA, ESASLAR II, s. 246.

<sup>192</sup> AKINCI, CMR, s. 93.

<sup>193</sup> AKINCI, CMR, s. 93.

### 3.3.2.1.3. Tam zıya

Eşyanın tamamen zıyayı, taşıyıcı tarafından teslim alınan mallardan hiçbirinin teslim edilmemesini ifade etmektedir<sup>194</sup>. Genel tanımı bu şekilde olmakla birlikte, taşınmak için verilen eşyanın tamamının teslim elverişsiz olması durumunda da tam zıya hali söz konusudur<sup>195</sup>.

Tam zıyanın gerçekleşmesi için malların nerede olduğunun bilinmesinin bir etkisi olmamaktadır<sup>196</sup>. Malların yeri bilinse dahi, hiç teslim edilmediği için, yine tam zıya hali söz konusu olacaktır<sup>197</sup>. Ayrıca malların kaybolması, çalınması, yanlış kişiye teslim edilmesi<sup>198</sup>, yetkili makamlarca el konulması durumlarında eşyanın tamamen zıyayı gerçekleştirmiş olacaktır<sup>199</sup>. Ancak eşyanın yanlış kişiye teslim edilmesinde ve eşyaya yetkili makamlarca el konulmasında zıya halinin, CMR m. 20 hükmü göz önünde bulundurularak, taşıyıcının eşyayı tekrar alarak hak sahibine teslim edilebilme durumunun değerlendirilmesi gerekir<sup>200</sup>.

### 3.3.2.2. Eşyanın hasarı

Hasar, taşınan eşyanın değerinin azalması neticesine yol açan, eşyada meydana gelen her türlü maddi kötüleşmedir<sup>201</sup>. Eşyanın, taşıyıcı tarafından teslim alındığı zamanda mevcut olan niteliklerini belli ölçüde kaybetmesi, ancak halen ekonomik değer

<sup>194</sup> AKINCI, CMR, s. 93; ATABEK, Taşıma, s. 189; KAYA teslim edilememe kavramı içerisine eşya ambalajını da dâhil etmiştir (KAYA, ESASLAR II, s. 246).

<sup>195</sup> ÖZDEMİR, s. 99.

<sup>196</sup> AKINCI, CMR, s. 93; ÖZDEMİR, s. 99.

<sup>197</sup> AKINCI, CMR, s. 93; ÖZDEMİR, s. 99.

<sup>198</sup> Taşıyıcı tarafından teslim alınan malların, taşıma senedinde gönderilen olarak gösterilen kişiden başka (CMR m. 6/1/e) bir kişiye teslim edilmesi durumunda malların tam zıyayı söz konusudur (ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48; AKINCI, CMR, s. 93; AYDIN, s. 49; ADIGÜZEL, s. 62; Vural SEVEN, "Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi", **LHD**, Şubat 2006, Y. 4, S. 38, s. 454; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s. 82).

<sup>199</sup> AKINCI, CMR, s. 93; KAYA, ESASLAR II, s. 246; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48.

<sup>200</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 246, dñn. 43.

<sup>201</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; ÖZDEMİR, s. 101; ADIGÜZEL, s. 66; AYDIN, s. 54; Emine YAZICIOĞLU, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul 2000, s. 76 (Hamburg); ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 181.

Hasarda eşyanın vasfında aleyhe değişiklik meydana gelmektedir. Bu değişiklik taşıma zamanında olmalıdır (TÜZÜN, s. 35).

taşıması ve teslim hazır halde bulunması halinde hasar söz konusu olacaktır<sup>202</sup>. Ancak bu değer kaybının sürekli olmasının yanısıra gerçek değerine çıkarılma imkânının hiç bulunmaması ya da bulunma imkânının olması ile birlikte gerçek değerine çıkarılabilmesi için belirli bedeller ödemeyi gerektirmesi gereklidir<sup>203</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için, hasarın kötüleşmeye dayanması gereklidir. Hasarın duyu organları ile fark edilmesi şart değildir, eksper incelemesi ile de hasar tespit ettirilebilir<sup>204</sup>.

Özellikle gıda taşımalarında uygun ortam temin edilmediği için, gıdanın tamamen bozulması, insan sağlığını tehdit ettiği için amacına uygun olarak kullanılmasının mümkün olmaması gibi sebeplerle değerinin son bulması hali doktrinde tartışmalıdır: **ÖZDEMİR**, bu durumda hasarın değil de tam zıyanın mevcut olduğunu; sadece bozuk gıdaların gübre niyetine kullanılabilceği, insana elverişli olmayanların hayvanlar için kullanılabilceği gibi iddialarla değer kaybı olduğu savunmasının dinlenemeyeceğini ve asıl olarak, eşyanın, vasfını veren özgülenme amacına hizmet edip etmediği hususunun önemli olduğunu ileri sürmektedir<sup>205</sup>. **KAYA**, “Örneğin, frigorifik taşınan taze salatalığın soğutucunun çalışmaması sebebi ile % 30’u bozulmuş ise kalanı dış görünüş itibarıyla sağlam gözükse de hastalık bulaşması dolayısıyla kalan kısmı da kullanılamayacağı için tam zıyadan söz edilebilir” açıklamasında bulunarak, bu hallerde tam zıyanın varlığından söz edilebileceğini ileri sürmektedir<sup>206</sup>. **AYDIN** ise, aksi yönde, gıda taşımalarında, örneğin yetersiz soğutma neticesinde çürüme, bozulma v.b. gibi artık o gıda maddesinin tüketiciye sunulmasını imkânsızlaştırıcı nitelik değişikliklerinin kesin olarak hasar oluşturacağı, gıda maddesinin tazeliğinin kaybı, eşyaya istenmeyen kokuların sinmesi gibi insan sağlığına zararlı olmayan, dolayısıyla gıda maddesini

---

<sup>202</sup> AKINCI, CMR, s. 94; ÖZDEMİR, s. 101.

<sup>203</sup> ÖZDEMİR, s. 101; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 181.

<sup>204</sup> ÖZDEMİR, s. 101; KAYA, ESASLAR II, s. 248 (yazar, hasarın sadece dış görünüş olarak eksiklik ve fiziki noksanlık şeklinde algılanmaması gerektiğini; eşyada dış görünüş itibarı ile eksiklik ve noksanlık olmasa dahi, eğer taşımaya bağlı olarak ve taşıma neticesinde eşyada içsel olarak bir değer kaybı varsa veya eşyanın pazar değeri ve süreci düşüyorsa, bunun da hasar kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir).

<sup>205</sup> ÖZDEMİR, s. 102.

<sup>206</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 246-247.

tüketime elverişsiz hale getirmeyen türden nitelik değişikliklerini de birer hasar hali oluşturacağını ileri sürmektedir<sup>207</sup>.

### **3.3.2.3. Zıya ve hasarın birlikte bulunması**

Misli eşya taşımalarında ve birden çok parça eşyanın bir arada taşındığı taşıma sözleşmelerinde, hasar ve zıyanın birlikte bulunması mümkündür. Böyle durumlarda zıyaa uğramış kısma CMR’de zıya hali için düzenlenmiş hükümler, hasara uğramış kısma ise hasar hali için düzenlenmiş hükümler uygulanacaktır<sup>208</sup>.

Tam zıyanın varlığı halinde hasardan söz etmek mümkün değildir. Çünkü zıya halinde, malın tesliminin gerçekleşmemesi; hasar halinde ise, malın maddi kötüleşme ile birlikte teslimi gereklidir.

### **3.3.2.4. Taşıma süresinin aşılması**

#### **3.3.2.4.1. Genel olarak**

CMR’de, taşıyıcının zıya ve hasardan dolayı sorumluluğunun yanı sıra, gecikmesinden dolayı da sorumluluğu düzenlenmiştir (CMR m. 17). Ancak, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu CMR’nin Resmi Gazete çevirisinde atlanmıştır. Bununla birlikte orijinal metinlerde (İngilizce ve Fransızca) CMR m. 51’de ifade edilen taşıyıcının zıya ve hasarın yanı sıra gecikmeden de sorumlu olduğu belirtilmiştir.

Gecikme, kısaca taşıma süresinin aşılmasıdır<sup>209</sup>. Taşıma süresi, taşıma sözleşmesinde belirlenmişse, belirlenen süredir. Taşıma sözleşmesinde belirli bir süre yok ise, bu durumda taşımanın yapıldığı koşullar dikkate alınarak, olağan şekilde taşımanın normal süresi de göz önünde bulundurularak belirlenen, taşıyıcıdan beklenen makul süredir (CMR m. 19).

CMR kapsamında gecikme, taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim almasının ardından teslim etmedeki gecikmedir. Bunun dışında örneğin, taşıyıcının taşınacak

---

<sup>207</sup> AYDIN, s. 55.

<sup>208</sup> ÖZDEMİR, s. 103.

<sup>209</sup> ARKAN, Gecikme, s. 70; GENÇTÜRK, s. 123; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 44.

eşyayı sözleşmede kararlaştırılan tarihte teslim almaması durumunda ortaya çıkacak zararlardan sorumlu olup olmayacağı hususu CMR'ye göre değil, uygulanacak ulusal hukuka göre belirlenecektir<sup>210</sup>.

#### **3.3.2.4.2. Taşıma süresinin belirlenmesi**

CMR'de taşıma süresi kesin olarak belirlenmemiş, bu süre tarafların iradesine bırakılmıştır. Ancak tarafların bu süreyi taşıma sözleşmesinde belirlememeleri durumunda, CMR m. 19 hükmü gereğince belirlenen makûl bir süre dikkate alınacaktır.

TTK'da taşıma süresi, yükün sözleşme veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde halin icabına göre uygun görülen bir süre olarak belirlenmiştir (TTK m.779).

#### **3.3.2.4.2.1. Taşıma sözleşmesinde bir sürenin kararlaştırılması durumunda**

Taşıyıcı ve gönderen taşıma sözleşmelerinde taşıma süresini belirlemişler ise taşıma süresi belirlenen süredir. Belirlenen sürenin taşıma senedinde de belirtilmesi gereklidir (CMR m. 6/f). Ancak taşıma senedinde bulunması gereken kayıtların yer almaması, taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkiler nitelikte değildir (CMR m. 4). Taşıma senedi, aksi ispat edilinceye kadar taşıma sözleşmesinin kurulmasına, sözleşmenin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne karine teşkil eder (CMR m. 9/1).

Taşıma sözleşmesinde belirlenen sürenin ne zaman başlayacağını da tespiti gereklidir. Eğer taraflar taşıma sözleşmesinde taşıma süresinin ne zaman başlayacağını kararlaştırmışlar ise, belirlenen tarihte taşıma süresi başlayacaktır. Kararlaştırmamışlar ise, öncelikle sözleşmenin yorumlanması ve buna göre bir çözüme ulaştırılması gerekmektedir<sup>211</sup>.

Sözleşme konusu eşyanın taşıma sözleşmesinde belirlenen sürede, taşıma sözleşmesinde belirlenen yere taşınması mümkün değil ise, bu durumda ulusal hukukun

---

<sup>210</sup> AYDIN, s. 98, dph. 230.

<sup>211</sup> AYDIN, s. 101.

dikkate alınması gerekmektedir<sup>212</sup>. Türk hukukunun uygulanması söz konusu olduğu hallerde, B.K. m. 20/1 uyarınca süreye ilişkin kaydın geçersizliği söz konusu olabilecektir.

#### **3.3.2.4.2.2. Taşıma sözleşmesinde bir sürenin kararlaştırılmadığı durumlarda**

Taşıma süresinin belirlenmediği durumlarda hangi sürenin geçerli olacağı hususu CMR m. 19/2'de düzenlenmiştir. Buna göre, taşımanın normal süresi dikkate alınarak basiretli bir taşıyıcıya gerekli zaman göz önünde bulundurulacaktır.

CMR bu hususta kesin bir süre belirlemekten kaçınmıştır. Ancak, grupaj (parsiyel) taşımalarda, olağan şekilde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman dikkate alınarak, basiretli bir taşıyıcıya gerekli zamanın göz önünde bulundurulacağı düzenlenmiştir (CMR m. 19). Bunun dışında, makul sürenin nasıl hesaplanacağı açıklığa kavuşturulmamıştır.

Makul süre her olaya göre ayrı bir şekilde değerlendirilmelidir.

#### **3.3.2.4.3. Taşıma süresinin aşılmasından doğan zarar**

Teslim süresinin aşılması eşya üzerinde maddi bir zarara sebep olabileceği gibi, cevher kaybına ya da bunların dışında malvarlıksal zarara sebep olabilir<sup>213</sup>. Gecikmeden doğan zarar, taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanan dolaylı malvarlıksal zarar; taşıma sözleşmesinde gecikmeden doğan zarar ise, taşıma süresinin aşılması neticesinde taşıtanın malvarlığının pasif kısmında meydana gelen zarardır. Taşınan eşyanın gecikme nedeni ile ziyaa veya hasara uğraması, örneğin taşınan sütlerin bozulması halinde taşıyıcının sorumluluğu gecikmeden değil, ziyaa veya hasardan doğacaktır. Gönderilen veya gönderen, bu halde ayrıca kâr kaybını da talep edemez<sup>214</sup>. Taşıyıcının sorumluluğunun gecikmeden doğması için, zararın ziyaa ve hasardan bağımsız olarak

---

<sup>212</sup> AYDIN, s. 102.

<sup>213</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 250.

<sup>214</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 250.

doğrudan gecikme nedeni ile olması gereklidir<sup>215</sup>. Bu hallerde kâr kaybı da talep edilebilir<sup>216</sup>.

#### 3.3.2.4.4. Taşıyıcının taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu

Taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu olduğu, CMR m. 17/1’de zıya ve hasar ile birlikte ifade edilmiştir. Taşıyıcı, teslimdeki gecikmeden dolayı da sorumlu tutulmuştur. Ancak, bu ifadeden bazı çıkarımlara ulaşmak mümkündür: İlk olarak taşıyıcının sorumluluğu, zıya ve hasardaki gibi, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınması ile başlamaktadır. Bu nedenle taşıyıcının yükü teslim almaması neticesinde gecikmeden dolayı sorumluluk süreci başlamayacaktır. İkinci bir çıkarım ise, eşyanın geç teslim alınmasına rağmen zamanında teslim edilmesi durumunda taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğunun doğmayacağıdır<sup>217</sup>. Taşıyıcının eşyayı geç teslim alıp taşıma süresini aşmadan teslim etmesi halinde taşıtan, örneğin geç teslim nedeni ile fazla ardiye ücreti ödemiş olması halinde, zarara uğramış olabilir<sup>218</sup>. Böyle bir durumda çıkan uyuşmazlıkları çözmek için ilk olarak tarafların taşıma sözleşmelerine bakılır. Uyuşmazlık bu şekilde çözüme kavuşturulamamışsa, taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka bakılır.

CMR’de taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna yönelik bir karine de düzenlenmiştir. Ancak CMR m. 20’de düzenlenen karinede<sup>219</sup> öngörülen süre içerisinde teslimin gerçekleşmemesi neticesinde zıya hali söz konusu olacaktır. CMR m. 20’ye göre karşılaştırılan zaman limitinin sona ermesini izleyen 30 gün içinde veya karşılaştırılan zaman limiti yoksa, taşımacının yükü almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturacak ve bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır. Ancak bu karine, belirtilen

<sup>215</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 250.

<sup>216</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 250.

<sup>217</sup> AKINCI, CMR, s. 94.

<sup>218</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 249.

<sup>219</sup> AYDIN, bu hükmün bir faraziye olmadığını düşünmektedir. Bu hükümde bir faraziye olsa idi, bu durumda gönderen/gönderilenin de sadece zıya haline ilişkin bir talebinin bulunabilmesi gerekti. Faraziye bir kimsenin iradesine bağlı değildir. Ancak CMR m. 20’de gönderen/gönderilenin dilerse kullanabilecekleri bir imkân bulunduğundan, hukukun kendiliğinden bir olaya sonuç bağlaması, yani faraziye söz konusu değildir (AYDIN, s. 50, 51).

sürenin geçmesinden sonra taşıyıcının eşyayı hiç teslim etmeyeceği ya da edemeyeceği anlamına gelmez. CMR aynı hükümde, malların zıyaı olarak kabulünden ve malların teslim imkânının doğmasından sonra hak sahibine teslimi için gerekli prosedürü düzenlemiştir. Kaybolan eşya karşılığında kendisine verilen tazminatı alan hak sahibi yazı ile başvurarak, tazminatın ödenmesini takip eden yol içinde zıyaı kabul edilen mallar bulunursa, kendisine bilgi verilmesini talep edebilir (CMR m. 20/2). Bu başvurunun alındığı kendisine yazı ile bildirilir (CMR m. 20/2). Hak sahibi, kendisine bilgi verilmesini takip eden 30 gün içerisinde, taşıma senedinde gösterilen ücretleri ödemesi ve ayrıca tazminatı geri ödemesi karşılığında malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir (CMR m. 20/3).

Gecikmenin tek başına varlığı taşıyıcının sorumluluğunun doğması için yeterli değildir. Bilindiği gibi, sorumluluk kavramının ortaya çıkabilmesi için, tazmini mümkün bir zararın doğması gereklidir. Böylelikle gecikme bir zarara yol açmamışsa, taşıyıcının sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır.

TTK'da taşıma süresi, yükün, sözleşme veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde, halin icabına göre uygun görülen bir süre olarak ifade edilmiştir (TTK m. 779).

TTK'da taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu zıya ve hasar sorumluluğundan ayrı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre, taşınan eşya, sözleşme veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde, halin icabına göre uygun görülen süreden sonra ulaşırsa, taşıma ücreti, geciken süre ile mütenasip olarak indirilir (TTK m. 780/1; 779). Gecikme süresi, sözleşme ile belli olan sürenin iki mislisini geçerse, taşıma ücreti tamamen düşmekle beraber taşıyıcı, bu sebepten doğan zarar ve ziyandan sorumlu olur (TTK m. 780/1).

TTK'da taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu ile birlikte, bu sorumluluktan kurtulma hali de düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcı, gecikmenin, gönderen veya gönderilenlerin fiillerinden veya mücbir sebepten doğduğunu ispat ederse, bu gecikmeden sorumlu olmaz (TTK m. 780/2). Ancak, taşıma vasıtalarının yokluğu veya yetersizliği gecikme için mazeret sebebi olamaz (TTK m. 780/3).

### 3.3.2.5. Diğer rizikolar

#### 3.3.2.5.1 Taşıma araçlarındaki noksanlık ve/veya yetersizlik

Aracın işletilme emniyetine sahip olmaması, araçta mevcut bir bozukluğun aracın işletilmesinde tehlikeye yol açması durumunda araçta noksanlık söz konusu olur<sup>220</sup>. Taşıma araçlarındaki noksanlık ve/veya yetersizlik halinde taşıyıcının sorumluluğu CMR m. 17/3'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre taşıyıcı, yükü taşımak için kullandığı araçtaki bozukluğu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz. Bozuk araç neticesi ortaya çıkan zararlardan da sorumludur. Bununla birlikte, kusurlu aracı kiraladığı kişinin ve bu kişinin müstahdemlerinin kusurlarına dayanarak da sorumluluktan kurtulamaz.

TTK m. 780/3'de ise, taşıma araçlarının yokluğu veya yetersizliğinin, gecikme için mazeret sebebi olamayacağı ifade edilmiştir.

#### 3.3.2.5.2. Taşıyıcının gönderenin talimatlarını yerine getirmemesi

##### 3.3.2.5.2.1. Tasarruf hakkını haiz olanlar

Gönderen yüke tasarruf etme hakkını haizdir (CMR m. 12/1). Gönderen bu hakkı çerçevesinde taşımayı durdurmaya, teslim yapılacak yeri değiştirmeye veya taşıma senedinde gösterilen gönderilenden başkasına teslim edilmesini istemeye yetkili kılınmıştır (CMR m. 12/1). Gönderenin bu hakkı, taşıma senedinin ikinci nüshasının gönderilene verilmesi ile veya gönderilen eşyanın teslim için belirlenen yere ulaştıktan sonra gönderilen, makbuz karşılığında, taşıma senedinin ikinci nüshasının ve eşyanın kendisine teslimini taşıyıcıdan talep hakkını kullanması ile sona erer (CMR m. 12/2). Gönderenin bu hakkının sona ermesi ile taşıyıcı, artık gönderilenin talimatları çerçevesinde hareket etmekle yükümlüdür (CMR m. 12/2).

Gönderen, taşıma senedine bu yönde bir kayıt düşmüşse, taşıma senedinin düzenlendiği andan itibaren artık gönderilen tasarruf hakkını haiz olur (CMR m.12/3).

---

<sup>220</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 255.

Gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak malın başka bir kişiye teslimini emredebilir. Ancak, gönderilenin yükü teslimini emrettiği üçüncü kişinin başka birine yükün teslimini emretme hakkı yoktur (CMR m.12/4).

#### **3.3.2.5.2.2. Tasarruf hakkının kullanılmasının şartları**

Tasarruf hakkını haiz olan kişilerin bu haklarını kullanmaları CMR’de bazı şartlara bağlanmıştır (CMR m. 12/5):

a) Gönderen veya tasarruf hakkını kazanan gönderilen, taşıyıcıya verilen yeni talimatın bulunduğu taşıma senedini sunmalı ve bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği bütün masraf, zarar ve ziyayı ödemelidir.

b) Bu talimatın yerine getirilmesi, onları yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalıdır. Ayrıca, talimatın yerine getirilmesi, ne taşıyıcının normal işlerine engel olmalıdır; ne de gönderilen diğer yüklerin gönderen veya gönderilenlerine zarar vermelidir.

c) Bu talimat, gönderilen yükün bölünmesine yol açmamalıdır.

#### **3.3.2.5.3. Taşıyıcının bedeli tahsil etmeksizin taşınan eşyayı teslim etmesi**

Mal, gönderilene taşıyıcı tarafından taşıma anlaşmasına göre, "teslimdeki ödeme" tutarı tahsil edilmeksizin teslim edilmiş ise, bu durumda taşıyıcı, gönderene karşı, "teslimdeki ödeme" tutarını aşmayacak miktarda ve gönderilene karşı dava açma hakkını kaybetmeksizin tazminat ödemekle yükümlüdür (CMR m. 21).

Taşıyıcının bu sorumluluğunun ortaya çıkması için ilk şart taşıma sözleşmesinde “teslimde ödeme” kaydının yer almasıdır. Tarafların bu şart üzerinde anlaşmaları neticesinde, ödeme karşılığında teslim, taşıyıcı için bir yan edim yükümlülüğü olacaktır<sup>221</sup>. İkinci şart, teslimdeki ödeme tutarı tahsil edilmeksizin yükün teslimidir. Taşıyıcı bu tutarı tam olarak tahsil etmelidir, yükün zarar gördüğü hallerde dahi,

---

<sup>221</sup> Vural SEVEN, “Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının “Ödeme Karşılığında Teslim Şartı”ndan Doğan Sorumluluğu (CMR m. 21)”, **LHD**, Kasım 2006, Y. 4, S. 47, s. 3368 (Teslim Şartı).

taşıyıcının bu tutardan indirim yapma yetkisi bulunmamaktadır<sup>222</sup>. Üçüncü şart ise, taşıyıcının gönderilene karşı talep hakkını haiz olmasıdır.

#### **3.3.2.5.4. Taşıma evrakının kaybı veya yanlış kullanılması**

Taşıyıcı, taşıma senedinde belirtilen ve taşıma senedine eklenen veya kendisine teslim edilen belgelerin kaybı veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur; ancak taşıyıcının ödeyeceği tazminat, eşyanın zıyı halinde ödenecek tazminatı aşamaz (CMR m. 11/3).

#### **3.3.2.5.5. Taşıma senedinin taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğunu bildirir kaydını içermemesi**

Taşıma senedinin, aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın taşımanın bu sözleşme hükümlerine tabi olduğuna dair kaydı içermediği durumlarda, taşıyıcı, bu ihmâlden dolayı eşya üzerinde tasarruf hakkını haiz kişinin uğradığı zarardan, ziyandan ve yaptığı masraflardan sorumlu olacaktır (CMR m. 7/3; CMR m. 6/1/k).

#### **3.3.2.5.6. Boşaltma ve boşaltmadan doğan sorumluluk**

Taşıyıcı, CMR m. 14/1 uyarınca<sup>223</sup>, taşıma engeli ve teslim engelinin varlığı durumunda (CMR m. 15), yük üzerinde tasarruf etme hakkını haiz kişi hesabına yükü derhal boşaltabilir ve böylelikle taşıma işi sona ermiş sayılır (CMR m. 16/2). Ancak taşıyıcının sorumluluğu sona ermez. Taşıyıcının bu aşamadan sonra iki imkânı ve bu imkânlarla ilişkin sorumlulukları vardır: Taşıyıcı malı boşalttıktan sonra ya kendisi korur ya da üçüncü bir kişiye bırakır. İlk durumda, tasarruf etme hakkını haiz kişi adına boşaltılan malı koruma yükümlülüğü, ikinci durumda da üçüncü kişinin seçiminde tedbirli davranma yükümlülüğü vardır (CMR m. 16/2).

Mal çabuk bozulan cinsten ise veya durumlar öyle gerektiriyorsa ya da depolama ödemeleri malın değeri ile uyumlu değilse, taşıyıcı yüke tasarruf etme hakkına sahip

<sup>222</sup> SEVEN, Teslim Şartı, 3369.

<sup>223</sup> Bk. 3.3.3.2.3.3.6, s. 80.

kişiden talimat beklemeden onları satabilir (CMR m. 16/3). Böyle bir durumda, örneğin sebze taşımasında malın kısa süre içinde bozulacağını fark eden taşıyıcı, taşıdığı sebzeleri satmak yerine talimat bekler ise, mallar taşıyıcının ihmâli nitelikteki fiili neticesinde zarara uğrayacak ve taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olacaktır. Ayrıca makul bir süre bitiminde, bu mallara tasarruf etme hakkına sahip kişiden üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almamış ise, diğer durumlarda da eşyayı satabilir (CMR m. 16/3).

### **3.3.2.5.7. Ambalajdan dolayı sorumluluk**

Bozuk ambalajdan dolayı gönderen, kişilere, malzemeye ve diğer yüklere gelecek zarar, zıya, hasardan ve her türlü masraftan taşıyıcıya karşı sorumludur (CMR m. 10). Durum bu şekilde olmakla birlikte, yükün kabulünde kusur açık-seçik, taşıyıcı tarafından biliniyor ve bu hususta bir ihtirazi kayıt yok ise, gönderen sorumluluktan kurtulacak (CMR m. 10) ve taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olacaktır.

CMR, ambalajdan dolayı kimlerin sorumlu olduğunu özel bir hükümle düzenlemekle birlikte, yüklerin hiç ambalajlanmadığı veya uygun olmayan şekilde ambalajlandığı durumlar ile, doğal niteliği gereği fire veren veya hasara uğrayan yükün, yetersiz veya bozuk şekilde ambalajlandığı durumlar, taşıyıcı için sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmiştir (CMR m. 17/4/b).

### **3.3.2.5.8. Taşıyıcının yükü kontrol borcu**

Taşıyıcı, yükü teslim aldığı anda parça sayısını ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından taşıma senedindeki beyanların doğruluğunu, yükü ve bunların ambalajının görünürdeki durumunu kontrol etmekle yükümlüdür (CMR m. 8/1/a, b). Eğer taşıyıcı, bunları kontrol etmek için gerekli makul araçlardan yoksun ise, taşıma senedine çekincesini gerekçesi ile birlikte yazacaktır (CMR m. 8/2). Aynı şekilde, yükün ve ambalajların görünürdeki durumu ile ilgili yazacağı çekincenin gerekçelerini de belirtecektir (CMR m. 8/2). Çekinceler, gönderenin taşıma senedinde bu çekincelere bağlı kalacağını açıkça kabul etmiş olmadıkça göndereni bağlayıcı olmayacaktır (CMR m. 8/2).

Gönderen, yükün brüt ağırlığını veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını kontrol etmesini taşıyıcıdan isteme hakkına sahiptir (CMR m. 8/3). Ayrıca, parçaların kontrol edilmesini de isteyebilir (CMR m. 8/3). Taşıyıcı, kontrol giderlerini talep edebilir. Kontrollerin sonuçları taşıma senedine yazılır (CMR m. 8/3).

CMR, taşıyıcıyı belirli halleri kontrol ile yükümlü kılmaktadır. Bu hallerin ilki, yükü teslim aldığı anda parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından taşıma senedindeki beyanların doğruluğu ile ilgilidir. İkinci olarak, taşınacak eşyanın ve ambalajının görünürdeki durumu ile ilgilidir.

Taşıyıcının yükü kontrol yükümlülüğü, ilerde çıkabilmesi muhtemel olumsuzlukları önlemek amacı ile öngörülmüştür. Ancak, taşıyıcının bu yükümlülüğünü objektif kriterlere bağlamak mümkün değildir. Dolayısıyla bu yükümlülük her olay için ayrı bir şekilde değerlendirilmelidir<sup>224</sup>.

Taşıyıcının yükü kontrol edemeyeceği haller olabilir. Yüklemenin gönderen tarafından yapılmasının kararlaştırılması bu hallerden biridir<sup>225</sup>. CMR m. 8/2’de ifade edildiği gibi, gönderenin taşıyıcıdan yükün brüt ağırlığını veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını kontrol etme hakkı da bulunmaktadır. Bununla birlikte, taşıyıcının kontrol giderlerini isteme hakkı da vardır. Ancak, gönderen talep etse dahi, eğer taşıyıcı yükleri kontrol etmek için gerekli makul araçlardan yoksun ise, taşıma senedine çekincesini gerekçesi ile birlikte yazacaktır (CMR m. 8/2). Çekinceler, gönderen, taşıma senedinde bu çekincelere bağlı kalacağını açıkça kabul etmiş olmadıkça göndereni bağlayıcı olmayacaktır (CMR m. 8/2). Taşıyıcının yükü kontrol edemeyeceği hallerden diğeri ise, yükün konteynerler ya da içerisinde bulunan yükün tek tek sayımının mümkün olmadığı paketler şeklinde bulunmasıdır. Eğer taşıma senedinde konteynerin içerisindekiler belirtilmemişse, “said to contain (içeriği beyan edildiği gibi)” klozuna yer verilerek yükün içeriği gönderenin beyan ettiği gibi kabul edilmektedir<sup>226</sup>.

TTK’da bu yükümlülük 772. maddede ifade edilmiştir. Bu hükme göre taşıyıcı, taşınacak eşyayı, teslim aldığı zamandaki durumu hakkında taşıma senedine veya ayrı

---

<sup>224</sup> Aynı yönde AKINCI, CMR, s. 57.

<sup>225</sup> AKINCI, CMR, s. 59.

<sup>226</sup> AKINCI, CMR, s. 59.

bir kağıda ihtirazi bir kayıt koymadan kabul edecek olursa, dış görünüşü itibariyle hiçbir kusuru olmadığını kabul etmiş sayılır. Şu kadar ki; eşyayı kayıtsız kabul etmiş olsa bile dışından anlaşılması mümkün olmayan noksanların varlığını iddia ve ispat edebilir.

### 3.3.3. Rizikonun sınırlandırılması

#### 3.3.3.1. Kavram

Bir sorumluluk sigortasının sorumluluk doğuracak bütün ihtimalleri süresiz olarak teminat altına alması, sigorta tekniği açısından mümkün değildir<sup>227</sup>. Bu nedenle, teminat altına alınan rizikolar çeşitli açılardan sınırlanmaktadır. Bir sorumluluk sigortası olan CMR sigortasında taşıyıcının sorumluluğunu –belirli bir sınırlama olmaksızın- riziko olarak kabul etmek teknik olarak pek mümkün olmadığı gibi, CMR’deki sorumluluk sistemi ile de bağdaşmamaktadır. Çünkü taşıyıcı gerek kişi, gerekse bu sıfatı ile bir çok tehlike ile karşı karşıyadır ve sigorta, iktisadi olarak öngörülemez bir çok tehlikeyi teminat altına alamamaktadır<sup>228</sup>. Bu nedenle CMR sigortasında teminat altına alınan rizikolar, CMR sigortasının niteliğinden ve tarafların iradesinden doğan sınırlamalar ile varlık kazanır.

Sorumluluk sigortaları, genellikle, sigorta ettirenin belirli sıfat, hukuki ilişki veya faaliyetlerinden kaynaklanan zararlarıyla ilgili “tazminat taleplerine” ilişkin teminat sağlar<sup>229</sup>. Bunlara ek olarak sorumluluk sigortasının belirli zaman dilimi ve belirli yer ile sınırlanması mümkündür. Böyle durumlarda sigorta himayesinin kapsamına, belirlenen zaman diliminde ve belirlenen yerde/yerlerde meydana gelen sorumluluklar dâhil olacaktır. 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>230</sup>.

<sup>227</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 65.

<sup>228</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 75.

<sup>229</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 65.

<sup>230</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 65.

CMR sigortası açısından riziko sınırlaması birinci ve ikinci riziko sınırlaması ayırımı dikkate alınarak açıklanacaktır:

### **3.3.3.2. Birinci riziko sınırlaması**

#### **3.3.3.2.1. Rizikonun konusu bakımından sınırlanması**

##### **3.3.3.2.1.1. Genel olarak**

Sigorta hukukunda umumilik esası hakimdir. TTK'da bu esas, m. 1281'de hükme bağlanmıştır. Bu maddenin ilk fıkrasına göre sigortacı, savaş ve isyandan başka bir sebeple mallara arız olan telef ve tagayyür (başkalaşma) gibi bütün hasarlardan sorumlu olur. Böylece rizikonun konusu hususunda iki temel sınırlandırma öngörülmüştür: Savaş ve isyan. Bu maddenin ikinci fıkrasına göre, sigorta poliçesi ile savaş ve isyandan başka bazı rizikolar istisna tutulmuş ise, yani istisna tutulan rizikolardan sigortacının sorumlu olmayacağı poliçe ile kararlaştırılmış ise, bu rizikoları ispat yükü sigortacıya aittir. Taraflar ilk fıkranın aksine, poliçede savaş ve isyanı teminat dâhili yapabilecekleri gibi, bunlar haricinde sınırlandırma da ekleyebilirler; çünkü, bu fıkranın emrediciliğini düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte, ikinci fıkra, sigorta ettiren kimsenin zararına olarak sözleşme ile değiştirilemez. Değiştirilirse kanun hükümleri kendiliğinden uygulanır (TTK m. 1264/4).

TTK m. 1277'de, sigortadan faydalanan veya sigorta ettiren kimsenin kanunla yasak edilmiş ve ahlâka (adaba) aykırı olan fiilinden doğabilecek bir zarara karşı sigorta yapılamayacağı düzenlenmiştir. TTKT'de bu hükme paralel olarak, sigorta ettirenin veya sigortalının, kanunun emredici hükümlerine, ahlâka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı bir fiilinden doğabilecek bir zararını güvence altına almak amacıyla sigorta yapılamayacağı hükme bağlanmıştır (m. 1404/1).

Sorumluluk sigortalarının konusu, sigorta ettirenin sorumluluğudur. Ancak önceden de değinildiği gibi, her türlü sorumluluğu sigorta sözleşmesinin konusu olarak belirlemek mümkün değildir. Bu nedenle, sigorta sözleşmesinin kapsamına taraflarca belirlenmiş, yani sınırları çizilmiş sorumluluk ya da sorumluluklar dâhil edilmektedir.

---

Bu tasnifin açıklaması farklı şekilde de yapılmıştır: Birincil riziko sınırlaması, sigorta sözleşmesinde belirtilen sigortalı kişi, eşya ve sigorta menfaati ile ilgili sınırlamalar; ikincil riziko sınırlaması ise birinci sınırlamalar dışında kalan sınırlamalardır (bk. MEMİŞ, Riziko, s. 75-76).

CMR sigortasında sözleşmenin konusu taşıyıcının sorumluluğudur. Ancak taşıyıcının her sorumluluğunu değil, sadece CMR’de sorumlu olduğu hallerdir. Bu sınırlama, CMR sigortasının niteliğinden kaynaklanan bir sınırlamadır. Bununla birlikte sigorta sözleşmesinin tarafları bunu da sınırlandırabilirler. Taşıyıcının CMR’den kaynaklanan tüm sorumluluğunu değil, belirli sorumluluk hallerini teminat kapsamına dâhil edebilirler. Örneğin CMR sigortasında taraflar taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunu teminat altına almışlar ise, CMR sigortacısı, taşıtanın gecikmeden doğan sorumluluğundan kaynaklanan zararları karşılamayacaktır.

Zarar, sigorta ettirenin ya da sigortalının kasti davranışından kaynaklanıyor ise, sigortacının sorumluluğu doğmayacaktır; tarafların bunun aksine yaptıkları düzenleme hükümsüzdür (TTK m. 1278; TTK m. 1264/3). TTKT m. 1477/1’de, sigortalının kasten neden olduğu olaydan doğan sorumluluğu hükme bağlanmıştır. Bu hükme göre sigortacı, sigortalının, sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmesinden doğan zararlardan sorumlu olmaz. Bununla birlikte sigortacı, sigorta ettirenin, sigortalının ya da fiilleri ile hukuken sorumlu buldukları kimselerin kusurlarından doğan hasarları tazmin ile yükümlüdür; tarafların bunların aksine düzenleme yapabilmeleri mümkündür (TTK m. 1278).

### **3.3.3.2.1.2. CMR’nin uygulama kapsamındaki eşyalar bakımından**

#### **3.3.3.2.1.2.1. Genel olarak**

#### **3.3.3.2.1.2.2. Uluslararası posta taşımaları çerçevesinde yapılan taşımalar**

CMR hükümleri, uluslararası posta anlaşmaları hükümleri gereğince yapılan taşımalara uygulanmaz (CMR m. 1/4/a). Uluslararası posta anlaşmalarına bu hususa ilişkin uluslararası düzenlemeler uygulanır<sup>231</sup>.

Türkiye’de uluslararası posta taşımacılığına uygulanacak hükümler olarak Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile Son Protokol ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği Arasındaki Anlaşmalar ifade edilebilir<sup>232</sup>.

<sup>231</sup> AYDIN, s. 11; ÖZDEMİR, s. 24.

<sup>232</sup> AYDIN, s. 11. Bu anlaşmaların listesi için bk. Abuzer KENDİGELEN/Alihan AYDIN, **Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, İstanbul 2001, s. 953-954.

### 3.3.3.2.1.2.3. Cenaze taşımaları

CMR cenaze taşımalarına uygulanmayacaktır (CMR m.1/4/b). Burada kastedilen cenaze taşıması, cenaze töreni yapmak ve defnetmek için cesetlerin taşınması hususu ile ilgili taşımadır<sup>233</sup>. Cenaze amaçlı cesetlerin yanısıra, bunlara ait çelenklerin veya gömülecek bazı eşyaların taşınması CMR kapsamı dışındadır<sup>234</sup>. Ancak cenaze niteliği taşımayan tabut, çelenk, insan ve hayvan cesetlerinin taşınması ise CMR kapsamındadır<sup>235</sup>.

### 3.3.3.2.1.2.4. Ev eşyası taşımaları

Ev eşyası taşıması, CMR kapsamında değildir (CMR m.1/4/c). “Ev eşyası” ile kastedilen ev eşyası taşıması değil, “ev taşıması” olmalıdır<sup>236</sup>. Bir mobilya firmasının üretip ihraç ettiği mobilyaların ihraç edilen ülkeye taşınmasının CMR’nin uygulaması kapsamında değerlendirilmesinde bir sakınca yoktur<sup>237</sup>. Örneğin bir şahsın Almanya’daki evinde bulunan eşyalarını Türkiye’deki evine taşıması CMR kapsamında değil iken, bu şahsın Türkiye’deki evine Almanya’dan ev eşyası satın alması CMR kapsamındadır<sup>238</sup>.

### 3.3.3.2.1.3. Tehlikeli eşya taşımaları

Tehlikeli eşyanın CMR kapsamında taşınması mümkündür. Ancak, eşyanın niteliği gereğince, taşıyıcının sorumluluğu açısından büyük bir risk teşkil etmesinden dolayı CMR’de ayrı bir hükümde (m. 22) düzenlenme gereği duyulmuştur. CMR m. 22’de tehlikeli eşya terimi kullanılmasına rağmen tehlikeli eşyanın tanımı

---

<sup>233</sup> ÖZDEMİR, s. 25; AYDIN, s. 12.

<sup>234</sup> ÖZDEMİR, s. 25.

<sup>235</sup> ÖZDEMİR, s. 25.

<sup>236</sup> Birgül SOPACI, “CMR Kapsamında Taşımalar ve Sigorta, Tebliğ”, **SHD**, S. 1, 2005, s. 34.

<sup>237</sup> SOPACI, s. 34.

<sup>238</sup> SOPACI, s. 34-35.

yapılmamıştır<sup>239</sup>. Bu hükümde aranan şartlarda taşınmadığı takdirde tehlike arz edebilecek yükler, tehlikeli eşya olarak değerlendirilebilir<sup>240</sup>.

Öncelikle gönderen, taşıyıcıya tehlikeli eşya teslim etmişse, taşıyıcıyı tehlikenin gerçek boyutları hakkında bilgilendirmek ve gerekiyorsa alınacak önlemleri belirtmek zorundadır (CMR m. 22/1). Bilgiler taşıma senedine kaydedilmemişse, bu eşyanın taşınması nedeni ile oluşan tehlikenin gerçek içeriğini taşıyıcının başka bir yoldan bildiğini ispatlamak gönderen veya gönderilene düşer (CMR m. 22/1). Dolayısıyla, eşyanın tehlikeli nitelikte olduğunun taşıyıcının bilgisi dâhilinde bulunduğu gerek taşıma senedi ile gerekse gönderen veya gönderilenin ispatı ile açık ise, tehlikeli eşyadan sorumluluğun taşıyıcıya ait olacağı söylenebilir.

Taşıyıcı eşyanın tehlikeli nitelikte olduğunu bilmiyor ise, tehlikeli eşyayı, hiçbir tazminat ödemek zorunda kalmaksızın, herhangi bir zamanda veya yerde boşaltabilir, imha edebilir veya zararsız hale getirebilir; ayrıca gönderen, bu eşyanın taşınmak için teslim alınmasından veya taşınmasından kaynaklanan tüm masraflar ve zarardan sorumludur (CMR m. 22/2).

Taşınan eşyalar tehlikeli eşya niteliğinde ise, taşıma senedi, tehlikeli eşyanın genel olarak anlaşılan işaretine ilişkin kaydı içerir (CMR m. 6/1/f). CMR m. 7/1/a'da, m. 6/1/f'ye atıf yapılarak, gönderenin, taşıma senedindeki bu kaydın hatalı veya yetersiz oluşundan dolayı taşıyıcının uğrayacağı zarardan, ziyandan ve yaptığı masraflardan sorumlu olduğu ifade edilmiştir.

### **3.3.3.2.2. Rizikonun kişi bakımından sınırlanması**

#### **3.3.3.2.2.1. Menfaat taşıyıcısı bakımından**

Rizikonun kişi bakımından da sınırlanması mümkündür. Sorumluluk sigortalarında riziko “menfaatin taşıyıcısı” üzerinde gerçekleşir. Menfaatin taşıyıcısı,

<sup>239</sup> HILL/MESSENT, s. 121.

Konu ile ilgili özel düzenleme getiren Karayolu ile Tehlikeli Eşya Taşınması ile ilgili Avrupa Anlaşması'nda da (European Agreement concerning the Carriage of Dangerous Goods by Road) tehlikeli eşyanın genel bir tanımı yapılmamıştır. Bu anlaşma, tanım yapmak yerine bir tehlikeli atk listesi vermeyi tercih etmiştir. Şunu da önemle belirtmek gerekir ki, bu anlaşma, taşıma CMR'nin kapsamına girsin girmesin, uygulama alanı bulur (HILL/MESSENT, s. 121-122).

<sup>240</sup> HILL/MESSENT, s. 121.

sigorta sözleşmesinin akdedilmesinden, zarar meydana gelinceye kadar sigorta konusu menfaatin sahibi olan kimsedir<sup>241</sup>. Menfaat taşıyıcısı haricindeki kişiler üzerinde gerçekleşen rizikonun ortaya çıkardığı zararın sigortacı tarafından karşılanması, sözleşmenin nisbiliği ilkesine ve sigorta hukukunun amacına aykırılık oluşturduğu için mümkün değildir. Sözleşmenin konusunu teşkil eden menfaat, her halde menfaat taşıyıcısına ait olmalıdır.

Menfaat taşıyıcısı, CMR sigortasında taşıyıcıdır. CMR’de bu kişi, CMR’nin kapsamındaki taşıma sözleşmesinin tarafında bulunan taşıyıcıdır ki, bu, “sıfat bakımından” sınırlamadır. CMR sözleşmesinin uygulanmadığı bir taşıma sözleşmesinin tarafının, CMR sigortasında menfaat taşıyıcısı olması mümkün değildir.

Ancak, rizikonun gerçekleşmesine sebep olan davranış, her zaman menfaat taşıyıcısı tarafından yapılmış olmayabilir. CMR’de bu kişiler açıkça düzenlenmiştir. Bunlar, bağımlı-bağımsız yardımcıları ve müteakip taşıyıcılarıdır. CMR sigortasındaki bu sınırlama ise, “rizikoyu gerçekleştiren davranışın ait olduğu kişi” bakımından sınırlamadır.

### **3.3.3.2.2.2. Rizikonun taşıyıcının yardımcıların fiilleri neticesinde gerçekleşmesi**

#### **3.3.3.2.2.2.1. Yardımcı kişi kavramı**

Yardımcı kişi, iş sahibince, bir borcun ifasının ya da borç ilişkisinden kaynaklanan bir hakkın kullanılmasının kendisine bırakıldığı kişidir<sup>242</sup>. Kişinin yardımcı kişi olabilmesi için, iş sahibi ile aralarında hizmet veya vekâlet gibi sözleşmesel bir ilişkinin varlığı gerekli değildir<sup>243</sup>.

<sup>241</sup> SAYHAN, s. 98.

<sup>242</sup> TANDOĞAN, 436, 440; OĞUZMAN/ÖZ, s. 364; TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, s. 892; EREN, s. 576; Zarife ŞENOCAK, **Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu**, Ankara 1995, s. 104 (yazara göre, BK m. 100 anlamında ifa yardımcısı, borçlunun bilgisi ve iradesi dâhilinde, borçluya ait bir yükümlülüğü ifa eden ya da ifa faaliyetlerine katılan kişidir); Ahmet KILIÇOĞLU, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Genişletilmiş 9. Bası, Ankara 2007, s. 479; Ecehan YEŞİLOVA, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.)**, Ankara 2004, s. 39.

<sup>243</sup> TANDOĞAN, s. 436-437; YEŞİLOVA, s. 40.

BK kapsamında yardımcı kişi 100. maddede “muavin şahısların mesuliyeti” başlığı altında düzenlenmiştir. Bu hüküm kapsamında yardımcı kişi, bir borcun yerine getirilmesi veya bir borçtan doğan hakkın kullanılmasının kendisine bırakıldığı, kendisiyle birlikte yaşayan kişiler veya yanında çalışanlardır. Yardımcı kişinin, borçlu tarafından, bir borcun ifası tamamen kendisine bırakılan ya da ifa işlemlerinin sadece bir kısmına katılan kişi olması mümkündür<sup>244</sup>. Üçüncü bir kişinin borçlunun ifa yardımcısı sayılabilmesi için, bu kişinin borcun ifası faaliyetine katılmasına ya da borcun tamamen onun tarafından ifasına, borçlu muvafakat etmelidir<sup>245</sup>. Bu hüküm ile bir borcun yerine getirilmesi veya bir borçtan doğan hakkın kullanılmasını yardımcı kişilere bırakan kişi, yardımcı kişilerin işlerini icra ettikleri esnada yaptıkları zarardan diğer tarafa karşı sorumlu tutulmuştur (BK m. 100).

CMR, taşıyıcıyı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmâllerinden, sanki bu hareket ve ihmâlleri kendisi yapmış gibi sorumlu kılmıştır (CMR m. 3). Taşıyıcı aynı zamanda tacir olduğu için (TTK m. 12/10; 11; 14), yardımcılarını seçerken basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermelidir<sup>246</sup>.

CMR m. 3 kapsamında yardımcı kişiler, “taşıyıcının çalıştırdığı kişiler” ve “taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı kişiler” olarak belirtilmiştir.

Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler, taşıyıcıya bağımlı çalışan, tabi olan; taşıyıcının taşıma işletmesinde istihdam ettiği kişilerdir ve bu kişilerin buldukları statülerinin (işçi, memur vb.) bir önemi bulunmamaktadır<sup>247</sup>. Ancak, taşıyıcının başka işletmesinde çalışan kişiler bu kapsamın dışındadır<sup>248</sup>.

<sup>244</sup> Zarife ŞENOCAK, s. 104.

<sup>245</sup> Zarife ŞENOCAK, s. 104.

<sup>246</sup> Gültekin ERŞAN, “Tır Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Bazı Sorunlar”, **MBD**, Ekim 1987, S. 4, s. 22.

<sup>247</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 96-97; Sabih ARKAN, “CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk”, **Yaşar KARAYALÇIN’a 65 inci Yaş Armağanı**, Ankara 1988, s. 320-321 (Yardımcıların Fiilleri); ARKAN, Demiryolu, s. 160; YAZICIOĞLU, Hamburg, s. 115; GENÇTÜRK, s. 193; YEŞİLOVA, s. 57; Oğuz YILMAZ, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma CMR m. 34-40**, İzmir 2008, s. 35; ÖZDEMİR, s. 186-187 (yazar, istihdam edilenlerin taşımaya katılmalarının şart olmadığını ifade etmektedir).

<sup>248</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97; GENÇTÜRK, s. 193; Oğuz YILMAZ, s. 35.

Taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin fiillerinden sorumlu olabilmesi için, taşıyıcı tarafından görevlendirildikleri alanların taşıma işi ile ilgili olması veya somut taşıma işinin ifasında görevlendirilmiş olmaları zorunlu değildir<sup>249</sup>. Örneğin taşıyıcı, somut taşıma işinin ifasında kendisine görev verilmeyen temizlik işçisinin, taşıma konusu eşyayı ıslatması sebebi ile meydana gelen zıya ve hasardan sorumlu olacaktır<sup>250</sup>.

Taşıyıcı, taşıma işini ifa edebilmesi için gerekli olan bazı hizmetleri, kendisi veya çalışanları dışındaki kişi ve işletmelere yaptırmak zorunda kalabilir. Taşıyıcının taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı bu kişiler taşıyıcının bağımsız çalışanlarıdır<sup>251</sup>. Bu çalışanlar, bağımlı yardımcılardan dışında, taşıma işinin ifası ile ilgili yararlandığı bütün kişiler şeklinde geniş olarak düşünülmelidir<sup>252</sup>. Yüklemenin ve gümrük formalitelerinin yerine getirilmesinin kendisine bırakıldığı bağımsız işletme sahipleri de bu çalışanlardandır<sup>253</sup>.

Taşıyıcının bağımsız çalışanların davranışlarından sorumlu olabilmesi için, bu kişilerin somut taşıma işinin ifasında doğrudan ya da dolaylı icraatta bulunmuş olmaları gereklidir. Bu kişilerin taşıma işi ile ilgili görevleri dışındaki fiillerinden dolayı taşıyıcıyı CMR kapsamında sorumlu tutmak mümkün değildir.

Alt taşıyıcı da bir bağımsız yardımcıdır<sup>254</sup>. Alt taşıyıcıların varlığı durumunda asıl taşıyıcı, bu alt taşıyıcıların yardımcılarının fiillerinden de CMR m. 3 uyarınca sorumludur<sup>255</sup>.

---

<sup>249</sup> ARKAN, Yardımcıların Fiilleri, s. 323; GENÇTÜRK, s. 193.

<sup>250</sup> GENÇTÜRK, s. 193.

<sup>251</sup> ARKAN, Demiryolu, s. 160; ARKAN, Yardımcıların Fiilleri, s. 323; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97; GENÇTÜRK, s. 194; YEŞİLOVA, s. 58.

<sup>252</sup> GENÇTÜRK, s. 194.

<sup>253</sup> ARKAN, Yardımcıların Fiilleri, s. 324; YEŞİLOVA, s. 59.

<sup>254</sup> ARKAN, Yardımcıların Fiilleri, s. 323; GENÇTÜRK, s. 195; YEŞİLOVA, s. 58.

<sup>255</sup> ARKAN, Yardımcıların Fiilleri, s. 323.

### 3.3.3.2.2.2. Taşıyıcının yardımcı kişilerin fiillerinden doğan sorumluluğun şartları

Taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden sorumlu olması için, öncelikle CMR'nin uygulama kapsamına dâhil bir taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir. Aksi takdirde, CMR kapsamında bir sorumluluk söz konusu olmayacaktır. İkinci olarak, gerek bağımlı gerekse bağımsız çalışanların kendi görevleri çerçevesinde hareket etmesi gereklidir. Bu şart, CMR m. 3'de "görevleri sırasında hareket ve ihmâllerinden" ifadesinde açıkça görülmektedir. Üçüncü olarak, taşıyıcının sorumluluğunun doğması için bir zararın meydana gelmesi gereklidir. Son şart, taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran kurtuluş kanıtının getirilmemiş olmasıdır. Bu durum, taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden ve ihmâllerinden kendisi yapmış gibi sorumlu olmasının doğal sonucudur.

### 3.3.3.2.2.3. Rizikonun müteakip taşıyıcının fiilleri neticesinde gerçekleşmesi

Taşıma sözleşmesine baştan ya da süreç içinde birden çok taşıyıcının taraf olduğu ve birden çok taşıyıcı tarafından taşıma işinin ifa edilmesinin tek bir gönderene karşı tahahhüt edildiği taşımalar, müteakip (zincirleme) taşımalar<sup>256</sup>. Bu taşıyıcılardan her biri müteakip taşıyıcıdır.

Müteakip taşımalarla söz edebilmek için, taşımanın tek bir taşıma sözleşmesi ile yapılması öncelikli bir koşuldur. Bu şekilde tek bir sözleşme ile düzenlenen taşıma, karayolu taşıyıcıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur (CMR m. 34).

Müteakip taşıyıcı kavramı, alt taşıyıcı kavramından farklıdır. Müteakip taşımada tek bir taşıma sözleşmesi varken, alt taşımada birden fazla taşıma sözleşmesi söz konusudur ve böylelikle alt taşıyıcı kendisinden önce meydana gelen zıya ve hasardan sorumlu değildir<sup>257</sup>. Ancak müteakip taşıyıcı, CMR hükmünce (m. 34) taşımanın tamamından sorumludur.

CMR kapsamında taşıma sözleşmesinin kurulması için, taşıma senedinin varlığına gerek yoktur. Ancak müteakip taşımada farklı bir durum söz konusudur. İkinci taşıyıcı

<sup>256</sup> ÖZDEMİR, s. 194.

<sup>257</sup> Oğuz YILMAZ, s. 12.

ile onu takip eden taşıyıcılar, malları ve taşıma senedini kabul etmiş olmaları nedeni ile ve taşıma senedindeki şartlarla birlikte sözleşmeye taraf hale gelir (CMR m. 34). Böylelikle, müteakip taşımada, taşıma senedinin kurucu nitelikte olduğunu söyleyebilmek mümkündür<sup>258</sup>.

Aynı taşıma sözleşmesine dayalı taleplerle ilgili olarak açılan bir davada, açılan karşı dava veya defî halleri dışında, zıya, hasar veya gecikme sorumluluğu ile ilgili davalar, ancak birinci taşıyıcının, sonuncu taşıyıcının veya zıya, hasar veya gecikmenin olduğu sırada taşıma işini yapmakta olan taşıyıcının aleyhine açılabilir (CMR m. 36). Bu taşıyıcılardan birkaçı aleyhine, aynı zamanda dava açılması mümkündür (CMR m. 36).

### **3.3.3.2.3. Rizikonun zaman bakımından sınırlandırılması**

#### **3.3.3.2.3.1. Başlangıç bakımından**

Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, sigortacı, primin ödendiği tarihten itibaren gerçekleşen rizikolardan sorumludur (TTK m. 1282). Zaman bakımından ilk sınırlama bu hükümde karşımıza çıkmaktadır ve bu sınır, primin ödendiği tarihtir. Ancak hüküm, “aksi kararlaştırılmış olmadıkça” ifadesi ile başladığı için, taraflar primin ödenmesinden önceki ve sonraki bir tarihi sözleşme ile kararlaştırabilirler. Örneğin sigortacının, primin ödenmesinden itibaren bir ay sonra gerçekleşecek rizikolardan sorumlu tutulması mümkündür. Ayrıca taraflar, sigorta sözleşmesi ile sigorta himayesinin sözleşmenin yapılmasından önceki bir tarihte başlamasını kararlaştırabilirler<sup>259</sup>.

Durumu CMR sigortasına uyarladığımızda, sigortacı, primin ödendiği tarihte gerçekleşen rizikolardan sorumludur. Ancak, tarafların bunun aksini

<sup>258</sup> YEŞİLOVA, s. 148; Oğuz YILMAZ, s. 12.

<sup>259</sup> Bu sigortalar “geçmişe etkili sigorta” olarak ifade edilmektedir (KENDER, Sigorta Hukuku, s. 188; ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 99; MEMİŞ, Riziko, s. 86; CAN, Sigorta Hukuku, s. 163-164).

Geçmişe etkili sigorta TTKT m. 1458/1’de “Geçmişe Etkili Sigorta” başlığı altında şu şekilde düzenlenmiştir: “Sigorta, sigorta koruması sözleşmenin kurulmasından önceki bir tarihten itibaren sağlanacak şekilde yapılabilir. Ancak, rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme olasılığının ortadan kalkmış olduğu, sözleşmenin yapılması sırasında, sigortacı ile sigorta ettiren ve sigortadan haberi olmak şartıyla, sigortalı tarafından biliniyorsa sözleşme geçersizdir. Rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme olasılığının ortadan kalktığından sigorta ettiren veya sigortalı tarafından bilinip sigortacı tarafından bilinmediği durumlarda, sigortacı sözleşme ile bağlı olmamakla birlikte, ödenmesi gereken primin tamamına hak kazanır”.

kararlaştırabilmeleri mümkündür. Rizikonun gerçekleşmesinden sigortacının sorumlu tutulduğu zaman dilimi, sigorta sözleşmesinin akdedildiği, akdedilmesinden önceki ya da sonraki bir süreçte başlayabilir.

### 3.3.3.2.3.2. Sözleşme süresi bakımından

Sigorta sözleşmesinde genel olarak üç tür süre vardır<sup>260</sup>:

1. Şekli (formel) sigorta süresi: 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.

2. Maddi (material) süre: Maddi sürede, sigortacının himaye ediminin başladığı ve sigorta himayesine dâhil rizikoların gerçekleşebileceği zaman dilimi vardır. Sigorta sözleşmelerinde çok defa belirli bir maddi başlangıç kararlaştırılır.

3. Teknik süre: Bu süre, prim borcunun devam ettiği zaman parçası olup, sigortacının sorumluluğu primin veya ilk taksitin ödendiği tarihten başlamaktadır (TTK m. 1295/2<sup>261</sup>).

TTK'da ise, sigortanın devam süresinin, sözleşmede yazılı değilse, tarafların müşterek amacıyla mahalli teamül ve sair haller göz önünde tutularak mahkemece tayin olunacağı düzenlenmiştir (TTK m. 1282). Ancak bu hüküm, emredici hükümler arasında düzenlenmemiştir. Böylelikle bu hususun, mahkemece tayininin zorunlu olmadığını ifade edebilmek mümkündür. Sözleşme süresi TTKT'de ise, m. 1410/1'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre süre, sözleşmeyle kararlaştırılmamış ise, taraf iradeleri, yerel teamül ile hal ve Şartlar gözönünde bulundurulurken, mahkemece belirlenir. Ayrıca prim daha kısa zaman dilimlerine göre hesaplanmamış ise, TTKT'ye göre, sigorta dönemi bir yıl olarak düzenlenmiştir (TTKT m. 1411/1).

<sup>260</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 187-188; HİRSCHE, s. 159; KENDER, "Sigorta Sözleşmesinin Süresine İlişkin Bazı Sorunlar", **SHD**, Tebliğ, S. 1, Y. 1998, s. 40 vd.

<sup>261</sup> Tarafların, sigorta ettirenin zararına olmadığı sürece, bu hükmü sözleşme ile değiştirebilmeleri mümkündür (TTK m. 1264/4).

CMR sigortasında tarafların, sözleşmede bir yıl gibi belirli bir süre kararlaştırabilmeleri mümkündür. Sözleşmede böyle bir süreyi kararlaştırmaları halinde sigortacı bu süre içerisinde gerçekleşecek rizikoları temin ile yükümlüdür. Böyle bir süre kararlaştırılmamış ise, tarafların sözleşmenin süresini mahkemeye tespit ettirebilmeleri mümkündür.

### **3.3.3.2.3.3. Taşıyıcının sorumlu olduğu süreçler bakımından**

#### **3.3.3.2.3.3.1. Yükleme ve istifleme**

CMR taşıma sözleşmesinde taşınması kararlaştırılan eşyaların taşıma ediminin ifa edileceği taşıtlara yüklenmesi anında doğacak sorumluluğun kime ait olduğu CMR’de düzenlenmediği için, taraflar, taşıma sözleşmesinde yükleme anında sorumlu olacak kişiyi belirleyebilirler. Tarafların sözleşmede belirledikleri bu kişi yükleme anında ya da yüklemekten dolayı daha sonra ortaya çıkacak zıya ve hasardan dolayı sorumlu olacaktır.

Tarafların, taşıma sözleşmelerinde teslim anını belirlediği hallerde de yüklemenin kime ait olduğunu tespit etmek mümkündür: Malların teslimi anı, yüklemekten sonraki bir süreç için kararlaştırılmışsa, taşıyıcının yükleme esnasında bir sorumluluğu doğmayacaktır; ancak teslim anının yüklemekten önce kararlaştırıldığı durumlarda, yükleme taşıyıcıya ait ise, taşıyıcı CMR hükümleri uyarınca sorumlu olacaktır<sup>262</sup>.

CMR’de, taşınacak eşyaların istiflenmesi esnasında ortaya çıkacak olan zıya ve hasardan kimin sorumlu olacağı düzenlenmemiştir. Bu nedenle burada da yüklemeye olduğu gibi, tarafların sözleşmede kararlaştırdıklarına öncelik verilecektir. Taraflar taşıma sözleşmesinde istiflemenin kime ait olduğu kararlaştırmışlar ise, kararlaştırdıkları bu kişi, istifleme anında ya da istiflemeden dolayı daha sonra ortaya çıkacak zıya ve hasarlardan sorumlu olacaktır.

Yükün zıya ve hasarının sorumluluğunun kime ait olduğunu belirleyebilmek için zararın taşıma kusurundan mı, yoksa istifleme ya da yükleme kusurundan mı ortaya çıktığının tespiti gereklidir. Bunun için ise, zarar ile aralarında illiyet bağının varlığına bakılmalıdır. Zarar taşıma kusurundan kaynaklanıyor ise, taşıyıcının sorumluluğuna gidilecektir. Zararın istifleme ya da yükleme esnasındaki kusurdan kaynaklandığı tespit

<sup>262</sup> AKINCI, CMR, s. 89.

edilir ise, öncelikle yükleme ve istiflemeden taşıyıcının mı yoksa gönderenin mi sorumlu olduğunun araştırılması, eğer yükleme ve istiflemeden gönderen sorumlu ise, taşıyıcının müterafik kusur oranının belirlenmesi gerekir<sup>263</sup>.

Yargıtay bazı kararlarında<sup>264</sup>, “davalı her ne kadar, istif ve yüklemenin gönderene ait olduğunu, hasarın kötü ambalaj ve istifleme hatasından kaynaklandığını savunmuş ise de, gönderen, hatalı yükleme konusunda yanlış talimat vermiş olsa bile, taşıyıcının, malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere her türlü tedbiri alması, hatalı yüklemeye karşı çıkması gerektiğinden, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışta bulunmaması nedeniyle sorumludur” şeklinde görüş belirtmiştir. Yargıtay, aynı yönde başka bir kararında da<sup>265</sup>, “yüklemenin gönderen tarafından yapıldığı anlaşılmasına, gönderenin taşınması üstlenilen emtianın istifini yanlış yapmış olması halinde taşıyıcının tazminatla sorumlu tutulması düşünülmezse de, yükleme ve istif hatasının ayrıca araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla farkedileceği hallerde taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması dürüstlük ilkesi gereği olmasına bu uyarının yapılmadığı hallerde zararın gönderen ile taşıyıcı arasında BK.nun 44. maddesi uyarınca paylaşılması uygun olacağına göre” şeklinde açıklaması ile, yükleme ve istifleme gönderene ait olsa da, bu durumun taşıyıcının gönderen ile birlikte sorumlu olmasını engellemeyeceğini vurgulamıştır.

Yükün gönderen, gönderilen ve bunlar adına hareket eden kişiler tarafından yüklenmesi, istiflenmesi hallerinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır (CMR m. 17/4/c). Taşıma sözleşmesinde yüklemenin gönderen tarafından yapılacağı kararlaştırılmış ise, taşıyıcı, yükleme işleminin bitmesi neticesinde malların kendisinin

<sup>263</sup> Yarg. 11. HD., E. 2005/5586, K. 2005/5462, T. 24.05.2005 (ERDİL, s. 177, 178); Yarg. 11. HD., E. 2002/12522, K. 2003/5035, T. 15.5.2003 [Kazancı İçtihat Bankası (“yükleme ve istifleme göndericiye ait ise, akarlı maddeyi taşımak için seçilen paletlerin üstüste koymaya uygun şekilde destek bağlanmasının yapılmadığı, bundan dolayı kutuların kaydığı ve tahta paletlerin dışına düştüğü, araç sarsıntılarına karşı paletlerin çitalarla takviye edilmediği ve hasarın bu nedenle meydana geldiği anlaşılmış olmasına göre, göndericinin de zararın oluşmasında müterafik kusurlu olduğu kabul edilmelidir.”)].

<sup>264</sup> Yarg. 11. HD., E. 2002/12522, K. 2003/5035, T. 15.5.2003 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2002/5585, K. 2002/10202, T. 11.11.2002 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., 18.12.1995 [Gönen ERİŞ, Açıklamalı- İçtihatlı- Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku (Eşya Taşıma, Yolcu Taşıma, Taşıma İşleri Komisyonculuğu), Ankara 1996, s. 384-385 (Kara Taşıma)].

“Yükleme ve istifleme gönderene ait olsa bile, davalı taşıyanın da, bu yükün sağlıklı taşınabilmesi için, yükleme ve istiflemeye gereken özeni göstermesi zorunludur. Aksi halde, oluşan zararlardan sorumlu olur” [Yarg. 11. HD, E. 8347, K. 9318, T. 18.12.1995 (ERİŞ, Kara Taşıma, s. 384)].

<sup>265</sup> Yarg. 11. HD., E. 2003/6234, K. 2003/9575, T. 20.10.2003 (Kazancı İçtihat Bankası).

kontrol ve tasarrufuna geçtiğinde teslim alma işlemi gerçekleşmiş sayılacaktır<sup>266</sup>. Aynı şekilde, istifleme işleminin göndericiye bırakıldığı durumlarda da, teslim alma işleminin gerçekleşmesi için malların taşıyıcının kontrol ve tasarrufuna geçmesi gereklidir.

Kanaatimizce, yükleme ve istiflemeye ilişkin tarafların taşıma sözleşmelerinde bir iradelerinin bulunmadığı durumlarda, MÖHUK m. 1/1 uyarınca kanunlar ihtilafı kurallarına bakmak gereklidir. Eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin kanunlar ihtilafı kuralları, sözleşmelere ilişkin düzenlenen genel hükümden (MÖHUK m. 24) ayrı olarak MÖHUK m. 29'da düzenlenmiştir. Bu hükme göre, eşya taşıma sözleşmesine ilk olarak tarafların sözleşmede kararlaştırdıkları hukuk uygulanacaktır (MÖHUK m. 29/1).

Taraflar sözleşmede herhangi bir hukuku seçmemişlerse, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke, aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise, bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu yer kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır (MÖHUK m. 29/2).

Halin bütün şartlarına göre, eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması durumunda, sözleşmeye bu hukuk uygulanır (MÖHUK m. 29/3).

Doktrinde, eşyanın yüklenmesi ve istiflenmesi esnasında ortaya çıkan zıya ve hasardan kimin sorumlu olduğuna ilişkin CMR'de de, TTK'da da bir hüküm bulunmadığından, taraflar arasında taşıma sözleşmesinde bir düzenlemenin bulunmadığı durumlarda örf-adet ve teamül ile işin niteliğine bakılması gerektiği, örf-adet ve teamülde aksi düzenlenmemişse eşyanın yüklenmesi ve istiflenmesi borcunun gönderene ait olduğu görüşü de ileri sürülmektedir<sup>267</sup>. Kanaatimizce de, MÖHUK uyarınca Türk hukukunun uygulanacağını belirlenmesi durumunda, bu şekilde bir çözüme gidilmelidir. Çünkü TTK'nın taşımaya ilişkin hükümlerinde bu hususun çözüme kavuşturulamaması ve taşıma işinin bir ticari iş olması (TTK m. 3; m. 12/10) nedeni ile TTK m.1/2'ye bakılacaktır. Böylelikle hakkında ticari bir hüküm bulunmayan

<sup>266</sup> AKINCI, CMR, s. 89.

<sup>267</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 242; ÖZDEMİR, s. 110; AYDIN, s. 38.

ÖZDEMİR, taşıta yüklemenin nasıl olacağı ve güzergâhı hususlarını en iyi taşıyıcı bildiği için ya da bilinmesi gerektiği için, yükleme taşıyıcı tarafından yapılmalı ya da en azından taşıyıcının nezaretinde gerçekleşmesi gerektiği görüşünü ileri sürmektedir (ÖZDEMİR, s. 110).

yükleme ve istifleme sorununda mahkeme, ticari örf ve adete bakacaktır. Burada da aksi düzenlenmemişse, eşyanın yüklenmesi ve istiflenmesi borcunun gönderene ait olduğu kabul edilmelidir.

Yargıtay bir kararında, taşıyıcının, yükleme sırasında yüklemenin yol koşullarına uygun olup olmadığını denetlemekle yükümlü olduğunu ifade etmiştir<sup>268</sup>.

### 3.3.3.2.3.2. Teslim alma

Taşıyıcının sorumluluğu teslim alma ile başlamaktadır (CMR m. 17/1). Teslim alma, taşıyıcının veya yardımcılarının taşıma amacı ile eşyanın vasıtalı ya da vasıtasız zilyetliğini kazanmasıdır<sup>269</sup>. Teslim almanın gerçekleşmesi için eşyanın muhafaza ve gözetimi taşıyıcıya bırakılmalıdır<sup>270</sup>.

Teslim alma iki taraflı bir hukuki işlemdir<sup>271</sup>. Taşıyıcının taşıma amacına yönelik teslim alma iradesi ile birlikte, göndericinin de eşyayı taşıma iradesinin bulunması gereklidir<sup>272</sup>. İkisinin de iradesinin bu yönde olmadığı durumlarda, örneğin gönderenin taşıyıcıdan habersiz bir şekilde taşıma vasıtasına yükleme yapması ya da taşıyıcının deposuna bırakma hallerinde teslim alma işlemi gerçekleşmemektedir. Böyle bir halde geçerli bir teslim olmadığı için, CMR m. 17/1 çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğu başlamayacaktır.

Eşyanın teslim edilmesinden sonra taşıma işleminin başlamamış olması CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun başlamasına engel değildir<sup>273</sup>. Taşıma

<sup>268</sup> Yarg. 11. HD., E. 2000/1284, K. 2000/1840, T. 6.3.2000 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>269</sup> KAYA, Gecikme, s. 53; KAYA, ESASLAR II, s. 241; AYDIN, s. 35; aynı yönde bk. ÖZDEMİR, s. 108; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 170; ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 40; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52; YAZICIOĞLU, Hamburg, s. 90.

KAYA, eşyanın teslimi ve taşıyıcının kabulü için doğrudan zilyet olmak şartının gerekmediği görüşündedir. Eşyanın taşıyıcının iktidarına geçmesini sağlayacak araçların (örneğin bir depo anahtarının) sağlanmış olmasının teslim olarak kabulü gereklidir (KAYA, Gecikme, s. 54).

<sup>270</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 241; AKINCI, CMR, s. 88; KAYA, Gecikme, s. 53.

<sup>271</sup> KAYA, Gecikme, s. 53; AYDIN, s. 35; KAYA, ESASLAR II, s. 241; GENÇTÜRK, s. 134; SOPACI, s. 39; YAZICIOĞLU, Hamburg, s. 90.

<sup>272</sup> AYDIN, s. 35; KAYA, ESASLAR II, s. 241; aynı yönde bk. ÖZDEMİR, s. 108.

<sup>273</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 241.

başlamamış olsa dahi taşıyıcı, yükleri taşıma amacı ile teslim almış ise, CMR kapsamında sorumluluk doğacaktır.

Taraflar iradelerini açık bir şekilde gösterebilecekleri gibi, zımnî bir şekilde de gösterebilirler. Yükün taşıyıcı tarafından depoya alınarak gerekli paketleme ve istifleme faaliyetlerine konu edilmesi durumlarında, iradeler taşımaya yönelik olduğu için, teslim alma işlemi yapılmış olacaktır<sup>274</sup>. Ancak taşıyıcı aynı zamanda depoculuk faaliyetinde de bulunuyorsa ve arada bir taşıma sözleşmesi olmaksızın ileride taşıma sözleşmesi yapılacağı düşüncesi ile depodaki eşyayı taşır ise, ifa amacı ile teslim alma iddiası dinlenemez<sup>275</sup>.

Taşınacak eşyalar birden fazla parça veya partiden oluşuyor ise, her bir parça veya parti için ifa süresi, bunların taşıyıcı tarafından teslim alınması ile başlar<sup>276</sup>.

Teslim alma, eşyanın taşıta yüklenmesinden önce veya sonra gerçekleşebilir<sup>277</sup>. Eğer sözleşmenin konusu özel bir yükleme ve istiflemeyi gerektiren bir taşıma ise ve sözleşme ile bu iş gönderilene bırakılmış ise, teslim alma istifledikten sonra gerçekleşmiş olacaktır<sup>278</sup>. Ayrıca sözleşmede kararlaştırılmamış olsa dahi, işin niteliği gerektiriyorsa yükleme ve istifledikten sonra da teslim alma gerçekleşebilir<sup>279</sup>.

TTK'da zıya ve hasar sorumluluğu birlikte düzenlenmiş ve CMR m. 17/1 ile aynı yönde taşıyıcının sorumluluğunun, yükün kendisi tarafından teslim alınması ile başlayacağı belirtilmiştir (TTK m. 781/1).

### 3.3.3.2.3.3.3. Teslim Etme

Taşıyıcının sorumluluğu, taşınan malları teslim hakkı sahibi kişiye teslim etmesi ile sona erer (CMR m. 17/1). Eşyanın teslim edilmesi, taşıma borcunun ifasının

<sup>274</sup> ÖZDEMİR, s. 109, dñn. 86.

<sup>275</sup> ÖZDEMİR, s. 109, dñn. 87.

<sup>276</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 41; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 53; YAZICIOĞLU, Hamburg, s. 90; GENÇTÜRK, s. 135; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 171.

<sup>277</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 241; ÖZDEMİR, s. 109; GENÇTÜRK, s. 134.

<sup>278</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 241. Yazar, yükleme borcu gönderenin üzerinde ise, teslim alma eşyanın araca yüklenip kapağının kapatılması ile birlikte başladığı görüşündedir (KAYA, ESASLAR II, s. 241).

<sup>279</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 241.

tamamlanmasının ardından, taşıyıcının gönderilenle aralarındaki irade uyuşması ile eşya üzerindeki hâkimiyetinin sona ererek, zilyetliğin gönderilene devredilmesi işlemidir<sup>280</sup>. Teslim etme işlemi de teslim alma gibi iki taraflı bir hukuki işlemidir<sup>281</sup>. Bu nedenle ikitarafın da iradelerinin bu yönde olmaları gereklidir<sup>282</sup>. Aralarındaki irade uyuşması açık olabileceği gibi zımni de olabilir (CMR m. 16/2).

Teslimin geçerli bir teslim olabilmesi için eşyanın doğru kişiye, yani teslimin gönderilene ya da yetkili temsilcisine karşı yapılması gerekmektedir<sup>283</sup>. Doğru kişi, taşıma sözleşmesinde belirlenen gönderilendir. Bununla birlikte, CMR m. 12/1'de gönderenin, talimat yetkisini kullanarak sözleşme ile belirlenen gönderilene değiştirebileceği düzenlenmiştir. Bununla birlikte, gönderilen de eşyanın başka bir kişiye teslim edilmesini isteyebilir, ancak gönderilenin belirlediği kişi başka bir kişiyi belirleyemez (CMR m. 12/4).

Gönderilen, eşyayı teslim almayı reddettiği durumlarda teslim etme işlemi gerçekleşmemektedir. Çünkü teslim etme işlemi için gönderilenin iradesi bulunmamaktadır. Varış yerine ulaşmasına rağmen, gönderilenin eşyayı teslim almaması ile karşı karşıya kalan taşıyıcı, ilk olarak gönderilenden talimat isteyecektir (CMR m. 15/1). Eğer gönderilen yükü kabul etmezse, gönderici taşıma senedinin birinci nüshasını vermeden yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir (CMR m. 15/1). Gönderilen yükü kabul etmemiş bile olsa, taşıyıcıya gönderenden aksine talimat gelmedikçe, bunların teslimini isteyebilir (CMR m. 15/2).

TTK'da ise, CMR ile aynı yönde, taşıyıcının sorumluluğunun teslim ile birlikte sona ereceği ifade edilmiştir (TTK m. 781/1).

<sup>280</sup> AYDIN, s. 39; KAYA, ESASLAR II, s. 243; GENÇTÜRK, s. 137; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s. 73; SOPACI, s. 39; YAZICIOĞLU, Hamburg, s. 93; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 171.

<sup>281</sup> AYDIN, dñn. 28; KAYA, ESASLAR II, s. 242, dñn. 23; GENÇTÜRK, s. 137; SEVEN, Yüke Özen Borcu, s. 73; SOPACI, s. 39; YAZICIOĞLU, Hamburg, s. 93; ÜLGEN, Hava Taşıma, s. 171.

<sup>282</sup> KAYA, ESASLAR II, 243; ÖZDEMİR, s. 113 (yazar, eşyanın taşıyıcı tarafından götürölüp gönderilenin deposuna bırakılması, navlunu tahsil etme gibi hallerinin, zımni teslim olarak kabul edilmediği sürece, teslim olamayacağı görüşündedir).

<sup>283</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 242; AKINCI, CMR, s. 90-91.

#### 3.3.3.2.3.3.4. Boşaltma

CMR’de boşaltmaya ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda ilk olarak, taşıma sözleşmesinde tarafların kararlaştırdıkları hususlara bakmak gerekmektedir. Tarafların sözleşmede boşaltmanın kime ait olacağını kararlaştırmadıkları durumda, kanunlar ihtilafı kurallarına göre ulusal hukuk belirlenir ve bu hukuka göre boşaltmadan kimin sorumlu olacağı tespit edilir. Ayrıca, tarafların sözleşmede kararlaştırmadıkları durumda, somut olayın özelliklerine bakılarak boşaltmanın kime ait olduğu tespit edilebilir<sup>284</sup>. Boşaltmanın kime ait olduğu hususunda tereddüdün varlığı halinde, gönderilene ait olduğu da ileri sürülmektedir<sup>285</sup>.

Yükün gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından boşaltılması hallerinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır (CMR m. 17/4/c). Boşaltma yükümünün gönderilen üzerinde olması halinde, taşıyıcı varma yerinde aracı boşaltma yerine çekmekle, teslim yükümünü yerine getirmiş sayılacaktır<sup>286</sup>. Böylelikle yükün boşaltılması esnasında ya da boşaltmadan dolayı daha sonra ortaya çıkacak zıya ve hasarlardan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır.

#### 3.3.3.2.3.3.5. Teslim engelleri

Taşıyıcının, eşyayı varma yerine ulaştırmasına rağmen teslim etme borcunu ifa etmesine engel olan haller “teslim engelleri” olarak adlandırılır. Teslim engelinin varlığı için eşyanın teslim hazırlanmış bir halde bulunmasına rağmen teslim edilememesi gerekmektedir. Yani, taşımanın tamamlanabilmesi için teslimden başka bir işlemin kalmaması gerekmektedir<sup>287</sup>. Taşıyıcının elinde olmayan sebeplerle gönderilene eşyanın ulaştırılmaması, gönderilenin teslim almaktan kaçınması, taşıma bedeli konusunda uyuşmazlık çıkması, yükün varma yerinde boşaltma işlemlerini yapma tekeli olan

---

<sup>284</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 243.

<sup>285</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 243.

<sup>286</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 243.

<sup>287</sup> ÖZDEMİR, s. 119.

kurum ve kuruluş işçilerinin greve gitmesi gibi nedenler teslim engeli olarak değerlendirilmektedir<sup>288</sup>.

Teslim engelinin varlığı halinde taşıyıcı, gönderenden talimat isteyecektir (CMR m. 15/1). Eğer gönderilen, yükü kabul etmekten kaçınır ise, bu durumda gönderen, taşıma senedinin birinci nüshasını ibraz etme borcu altında olmaksızın eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir (CMR m. 15/1).

Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınmış olsa dahi, taşıyıcı gönderenden aksine bir talimat almadığı sürece eşyanın teslimini talep edebilir (CMR m. 15/2).

Teslim engeli, tasarruf hakkını haiz gönderilen tarafından yükün başka bir kişiye teslim edilmesini emretmesinden sonra ortaya çıkarsa, gönderilen gönderen, üçüncü kişi ise, gönderilen gibi kabul edilerek teslim engeline ilişkin yukarıda ifade edilen düzenleme uygulanır (CMR m. 12/3; CMR m. 15/3).

#### **3.3.3.2.3.3.6. Taşıma engelleri**

Yükün teslim yerine varmadan önce sözleşmeyi taşıma senedinde öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir sebeple imkânsız hale gelirse, taşıyıcı yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir (CMR m. 14/1). Eşya üzerinde tasarruf etme hakkını gönderen haizdir (CMR m. 12/1). Ancak gönderen, taşıma senedine bu yönde bir kayıt düşmüş ise, taşıma senedinin düzenlendiği andan itibaren tasarruf hakkını gönderilen haizdir (CMR m. 12/3).

Şartların yükün taşıma senedinde öngörülenden farklı bir şekilde taşınmasına imkân sağladığı ve taşıyıcının yüke tasarruf etme yetkisini haiz kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamadığı durumlarda, taşıyıcı, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararlarına en uygun görülen önlemleri almakla yükümlüdür (CMR m. 14/2).

#### **3.3.3.2.3.3.7. Gümrüğe teslim**

Eşyaların gümrüğe veya yükleme, boşaltma, aktarma ve muhafaza gibi işler ile görevli idari makam veya işletmeye teslim edilmesi sonucu taşıyıcının teslim edimini

---

<sup>288</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 86; ÖZDEMİR, s. 119.

ifa etmiş sayılıp sayılmayacağı hususunda CMR’de bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle gümrüğe yapılan teslim ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulup kurtulmayacağı doktrinde tartışılmıştır<sup>289</sup>.

Gümrüğe teslimin taşıyıcının sorumluluğunu sona erdirip erdirmediğini tespit için öncelikle tarafların taşıma sözleşmesindeki iradelerine bakılmalıdır. Teslim yeri olarak gümrük kararlaştırılmış ise, taşıyıcı gümrüğe teslim ile edimini ifa etmiş olacaktır. Taşıma sözleşmesinde tarafların gümrüğe teslim yönünde bir iradelerinin olmadığı durumlarda ise, öncelikle o ülkenin gümrük ile ilgili düzenlemelerine bakılarak, eşyanın gümrükte bulunduğu süreçte taşıyıcının etkisinin ve bu aşamada kimin sorumlu olacağının tespiti gereklidir.

Türkiye Gümrük Bölgesine giriş ve çıkış gümrük kapılarından yapılır (GK m. 33/1). Türkiye Gümrük Bölgesine giren veya çıkan taşıtlar gümrük gözetim ve denetimine tabi olup, gümrük idareleri tarafından denetlenir (GK m. 34/1). Denetleme bitmeden veya ilgili gümrük idaresinin izni alınmadan taşıtlara yük ve yolcu alınıp verilemez ve taşıt yoluna devam edemez (GK m. 34/2). Aynı şekilde Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşya, girişinden itibaren gümrük gözetimine tabidir ve bunlar, yürürlükteki hükümlere uygun olarak gümrük idareleri tarafından denetlenir (GK m. 36/1). Böylelikle taşınan yükler gümrüğün denetiminde ve gözetiminde olduğu durumda sorumluluk gümrüğe ait olacaktır. Örneğin soğuk hava deposuna konması gereken yükler konulmamışsa ya da bozulması mümkün mallar gümrükte fazla kaldığı için bozulmuşsa, gümrüğün sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşya, getiren kişi tarafından gecikmeksizin Müsteşarlıkça belirlenen usul ve esaslara uygun olarak; belirlenen bir gümrük idaresine veya gümrükçe uygun görülen herhangi bir yere, deniz veya havayoluyla ya da Türkiye Gümrük Bölgesinden geçmeksizin karayoluyla doğrudan bir serbest bölgeye götürülür (GK m. 37/1). Türkiye Gümrük Bölgesine getirildikten sonra eşyanın aktarılması sonucunda nakliyesinden sorumlu olanlar, yukarıda belirtilen hükümlere uymak zorundadır (GK m. 37/2). Böylelikle eşyalar gümrükte bulunduğu sürece taşıyıcının etkisi oldukça azdır. Eşyalar gümrük gözetimindedir. Ancak gerekli prosedür yerine getirilmelidir. Gerekli prosedürü yerine getirmedeği durumlarda taşıyıcının sorumluluğu

<sup>289</sup> Görüşler için bk. ÖZDEMİR, s. 116-118.

söz konusu olacaktır. Örneğin, eşyayı yetkili olmayan gümrük idaresine bıraktığı durumlarda, eşyanın zıyaı veya hasarı ya da taşıma süresinin aşılması nedeni ile taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi mümkündür.

#### **3.3.3.2.4. Rizikonun yer bakımından sınırlandırılması**

CMR sigortasının coğrafi mekân olarak sınırlandırılması mümkündür. Bu sınırlama, CMR'den ya da tarafların iradesinden kaynaklanmaktadır. Rizikonun yer bakımından sınırlandırılması zorunlu ve isteğe bağlı olarak gerçekleşmektedir.

##### **3.3.3.2.4.1. Zorunlu sınırlama**

CMR, uluslararası karayolu ile taşımayı kapsadığı için, CMR sigortasının karada yapılan taşımaları teminat altına aldığı ifade etmek mümkündür ve bu CMR'den kaynaklanan “yer bakımından” ilk sınırlamadır.

Bununla birlikte, yolculuğun bir kısmında -taşınan eşya boşaltılmaksızın- taşımanın deniz yolu ile ya da hava yolu ile yapılması mümkündür (CMR m. 2/1; istisnası CMR m. 14)<sup>290</sup>. Kural olarak, bu hallerde dahi taşıma sözleşmesine CMR uygulanır ve taşıyıcının denizde ve havada taşıma esnasında sorumluluğunun doğması halinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hususlar için CMR hükümlerine bakılır. Bu durumda, rizikonun altında yatan tehlikenin yer bakımından denizde ve havada gerçekleşmesinin CMR sigortasına bir menfi etkisi olmayacak, sigortacı tazmin ile sorumlu olacaktır.

Ancak, denizde ve havada yapılan taşıma sırasında oluşan zıya, hasar veya teslim etmede gecikmenin, karayolu taşıyıcısının fiil veya ihmâlinden değil, sadece diğer tür taşımalar sırasında ve nedeni ile oluşabilecek olaylardan kaynaklandığı ispatlanır ise, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR'ye göre değil, diğer tür taşımanın taşıyıcısı ile taşıtan arasında, diğer taşıma aracı ile yapılan taşıma için geçerli olan hukukun emredici hükümlerine göre bir sözleşme yapılmış olsa idi, o tür taşımanın taşıyıcısı ne şekilde

---

<sup>290</sup> Bu hususta bk. Yarg. 11. HD., E. 1993/6337, K. 1994/4720, T. 6.6.1994 (Kazancı İçtihat Bankası).

sorumlu tutulacak idiye ona göre belirlenir (CMR m. 2/1). Böylece CMR'nin uygulanmadığı bu hallerde CMR sigortacısının himaye borcu da doğmayacaktır.

#### **3.3.3.2.4.2. İsteğe bağlı sınırlama**

Taraflar CMR sigortasının konusunu belirli yerlere yapılan taşımalar olarak belirleyebilirler. Böyle bir durumda, sözleşmede kararlaştırılan yerler haricindeki yerlerde meydana gelecek taşımalarda riziko meydana gelir ise, yani taşıyıcı sorumlu olur ise, sigortacının himaye borcu doğmayacaktır. Ayrıca, CMR sigortasında, tarafların belirli yerlere yapılan taşımaları teminat kapsamına dâhil etmemeleri mümkündür.

Örneğin Başak Sigorta CMR Sigortası Özel Şartlarında, CMR sigortasının Avrupa, Ortadoğu (yalnızca Suriye, Ürdün, İsrail, İran, Irak ülkeleri) ve Eski Sovyetler Birliği ülkelerine veya bu ülkelerden taşıyıcı araçlar ile yapılan CMR taşımalarda uygulanabileceği kabul edilmiştir (m. 2)<sup>291</sup>.

#### **3.3.3.3. İkinci riziko sınırlaması**

##### **3.3.3.3.1. CMR sigortasında belirlenen haller**

CMR'de taşıyıcının sorumlu olacağı hallerin CMR sigortasının kapsamının sınırını oluşturduğuna önceden değinilmişti. Ancak taşıyıcının CMR kapsamında yer alan her sorumluluğu zarara yol açmayabilir. Bu nedenle taşıyıcının her sorumluluğunu riziko olarak belirlemek uygun değildir.

CMR'de bazı taşıma konuları kapsam dışı bırakılmıştır. 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.

---

<sup>291</sup> <http://www.roder.org.tr/TR/SERVICES/download/CMR%20SIGORTASI%20OZEL%20SARTLARI.doc>, 01.04.2009.

Ayrıca CMR sigorta sözleşmesinde tarafların, iradeleri ile CMR kapsamında olan bazı rizikoları himaye dışında bırakabilmeleri de mümkündür. Tarafların sigorta sözleşmesi ile teminat dışı bıraktıkları hususların gerçekleşmesi halinde taşıyıcının CMR kapsamında sorumluluğu doğsa dahi, sigortacının himaye borcu doğmayacaktır<sup>292</sup>.

### **3.3.3.3.2. CMR’de taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu haller**

#### **3.3.3.3.2.1. Genel Olarak**

CMR m. 17/1’de taşıyıcın sorumluluğuna ilişkin kural öngörülmüşken, yine aynı maddenin devamında ve CMR’de yer alan diğer hükümlerde bu kuralın istisnalarına yer verilmiştir. Bu düzenlemeler, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceği, dolayısı ile sigorta sözleşmesinde riziko olarak nitelendirilemeyecek olan hallerdir.

Sorumluluktan kurtulma halleri, CMR’de yer alan düzenlemelerden yola çıkarak iki açıdan incelenecektir: Sorumluluktan kurtulmaya yönelik genel sebepler ve özel sebepler.

#### **3.3.3.3.2.2. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldırmaya yönelik genel sebepler**

CMR 17/2’de genel sorumluluk sebepleri (Resmi Gazete çevirisinde) şu şekilde ifade edilmiştir: “Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmâlinden, taşıyıcının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahutta taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşıyıcı sorumlu tutulamaz”.

CMR m. 17/2’de yer alan genel sebepler taşıyıcının sadece zıya ve hasardan doğan sorumluluğunu ortadan kaldırmaya yönelik değildir. Aynı zamanda gecikmeden doğan sorumluluğu ortadan kaldırmaya da yöneliktir.

---

<sup>292</sup> “Zararın taşıma sırasında doğmuş olması tek başına taşıyıcının sorumlu tutulabilmesine yeterli olabileceği halde, taşıma sorumluluk sigortacısının zarardan sorumlu tutulabilmesi için sigortalısı ile yaptığı sözleşmede hasara neden olan rizikonun teminat dışı bırakılmamış olması da gerekmektedir” [Yarg. 11. HD., E. 2003/1585, K. 2003/7134, T. 30.06.2003 (ERDİL, s. 190)].

Taşıyıcının genel sebeplere dayanarak sorumluluktan kurtulması için hem genel sebeplerin hem de bu sebepler ile zıya ve/veya hasar arasında uygun illiyet bağının varlığını ispatlaması gereklidir (CMR m. 18/1).

#### **3.3.3.3.2.2.1 Talep sahibinin kusuru**

Taşıyıcının, gönderenin, gönderilenin ya da bunların yardımcılarının kusurunun varlığında sorumluluktan kurtulması mümkündür<sup>293</sup>. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için, kusurun, gönderenin, gönderilenin ya da yardımcılarının fiili bir davranışı ile gerçekleşmesi gerekmemektedir; bu kişilerin ihmâlleri neticesinde de taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olabilmektedir (CMR m. 17/2).

CMR m. 17/2’de “kayıp, hasar veya gecikme istek sahibi” ifadesi yer almaktadır. İstek sahibi, taşıyıcıya karşı dava açabilme imkânı olan gönderen veya gönderilendir. Ancak maddede yer alan bu ifadenin talepte bulunanlar şeklinde anlaşılması gerekmektedir<sup>294</sup>.

Yükleme, istifleme ve boşaltma talep sahibinin kusurunun veya ihmâlinin söz konusu olabileceği hallerdendir. Ancak talep sahibinin yükleme, istifleme ve boşaltma aşamalarındaki kusurlarından dolayı taşıyıcının sorumluluktan kurtulması CMR m. 17/2 çerçevesinde değerlendirilmemelidir. Çünkü CMR m. 17/4’de, bu hallerin varlığı halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulması imkânı özel olarak düzenlenmiştir. Bu nedenle taşıyıcının “talep sahibinin kusuru”na dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için, gönderen ile gönderilenin yükleme, istifleme ve boşaltma dışındaki kusurlarının varlığına bakmak gereklidir.

#### **3.3.3.3.2.2.2. Talep sahibi tarafından verilen talimat**

Talep sahibinin talimatı sebebi ile, taşıyıcının kusuru bulunmaksızın, taşıma süresi içerisinde ortaya çıkan zıya ve hasar neticesinde ya da taşıma süresinin aşılması halinde ortaya bir zarar çıkması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır (CMR m.

---

<sup>293</sup> AYDIN, s. 59.

<sup>294</sup> Bu ve aksi yöndeki görüşler için bk. AYDIN, s. 57-59.

17/2). Taşıyıcının bu şekilde sorumluluktan kurtulma sebebinin kapsamına sadece zıya ve hasar sorumluluğu değil, gecikmeden doğan sorumluluk da dâhildir.

Taşıyıcının sorumluluğuna yol açan zararın talep sahibinin talimatı neticesinde ortaya çıktığının ispatlandığı durumda taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Ancak taşıyıcının bu şekilde sorumluluktan kurtulması için kendi kusurunun bulunmaması gerekmektedir.

Talep sahibinin talimatı neticesinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için talimat ile zarar arasında illiyet bağının bulunması, zararın bu kusurlu talimat neticesinde ortaya çıkması gerekmektedir. Kusur gönderen veya gönderilene ya da yardımcılarına ait olmalıdır<sup>295</sup>.

Talimatı veren kişinin talimat verme hakkını haiz olması gereklidir<sup>296</sup>. Talimatı veren kişinin talimat verme yetkisini haiz olmaması durumunda, taşıyıcının talimat verenin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.

Talep sahibinin talimatındaki kusurunun tayininde taşıma sözleşmesine aykırı davranması neticesinde zararın doğmasına sebep olması belirleyici niteliktedir<sup>297</sup>. Ancak talimat ile zarar arasında illiyet bağının varlığı gereklidir. Bununla birlikte talep sahibinin talimatının taşıma için zorunlu olan itina ve özene aykırılık gösterdiği durumlarda da, kusurlu bir talimatın varlığından söz etmek mümkündür<sup>298</sup>.

Taşıyıcının, talep sahibinin aktif bir şekilde verdiği talimatın yol açtığı zararların yanısıra, pasif bir şekilde taşımaya özgü, taşıyıcının bilemeyeceği önemli tehlike ve riskleri haber vermemesinin yol açtığı zarardan dolayı da sorumluluktan kurtulması mümkündür<sup>299</sup>.

---

<sup>295</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 251.

<sup>296</sup> AKINCI, CMR, s. 99.

<sup>297</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 251.

<sup>298</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 251.

<sup>299</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 251.

### 3.3.3.3.2.3. Zararın eşyadaki ayıptan/eksiklikten kaynaklandığı haller

CMR m. 17/2’de ortaya çıkan zıya, hasar ve gecikmenin yüke has bir kusurdan kaynaklanması halinin taşıyıcı için bir sorumluluktan kurtulma sebebi olduğu düzenlenmiştir.

Taşıyıcı, taşınan eşyanın aynı nitelikte ve benzer şartlarda üretilen eşya ile kıyasla eksiklik içermesinden doğan zararlardan sorumlu değildir<sup>300</sup>. Eşyadaki eksiklik taşınma esnasında meydana gelmiş olmamalıdır; bu durumda eşyanın kendi içerisinde barındırdığı bir eksiklik söz konusu olmaz ve taşıyıcı zarardan sorumlu olur.

Eşyadaki ayıptan/eksiklik ile CMR m. 17/4/d’de yer alan “eşyanın doğal niteliği” halleri birbirlerinden ayrı anlamlar taşımaktadır. Eşyadaki ayıp/eksiklik, eşyanın kendi türlerine göre değerlendirilir. Eşyanın doğal niteliği ise, eşyanın kendi türlerinin de sahip olduğu ortak niteliklerdir.

### 3.3.3.3.2.4. Zıya, hasar ve gecikmenin, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olaydan meydana gelmesi

CMR m. 17/2’de zıya, hasar ve gecikmenin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olaydan doğması hali, taşıyıcı için sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmiştir.

“Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı” ifadesi CMR’de aydınlığa kavuşturulmamıştır. Bu hususta doktrindeki görüş, bu ifadenin mücbir sebepten daha geniş olduğu yönündedir<sup>301</sup>. Mücbir sebep, borcun yerine getirilmesini objektif olarak kaçınılmaz biçimde engelleyen harici bir olay olarak tanımlanmaktadır<sup>302</sup>. Ancak bu kurtulma sebebinde, taşıyıcının “kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olay”ın mutlaka dışarıdan gelmesi gerekmemektedir.

Örnek olarak, uygulamada, taşıyıcının, hava ve yol şartlarını dikkate alarak çok yavaş bir şekilde ve trafik kurallarına uygun olarak seyir etmesine rağmen, karşıdan gelen aracın virajı alamayarak bir kamyonu çarpması ve yükü zıya ya da hasara

<sup>300</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 251; AYDIN, s. 65.

<sup>301</sup> AYDIN, s. 69.

<sup>302</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 357; TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, s. 1003.

uğratması kaçınılmayacak ve sonuçları önlenemeyecek bir olay olarak nitelendirilmektedir<sup>303</sup>. Ancak, şoförün yemek yemek ve telefon etmek için, aracın elektrik bağlantılarını kestikten ve direksiyonunu kilitledikten sonra, aracı kilitli bir şekilde ışıktandırılmış bir alana park etmesi ve benzin istasyonu yakınına park edilen aracın içinde yatan şoförün silah tehdidi ile etkisiz hale getirilerek araçtaki eşyanın çalınması olaylarında taşıyıcı sorumlu tutulmuştur<sup>304</sup>.

### **3.3.3.2.3. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldırmaya yönelik özel sebepler**

#### **3.3.3.2.3.1. Açık taşıt**

Taşıma sözleşmesi kapsamında taşınan eşyaların, kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve taşıma senedinde açıkça belirtilmiş olduğu üzere, madeni levha ile kaplanmamış açık taşıtlarda taşınması, CMR m. 17/4/a hükmü uyarınca taşıyıcı için sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmiştir.

Eşyaların açık taşıtlarla taşınmasının taşıyıcı açısından kurtuluş sebebi olarak düzenlenmesi, eşyaların böyle bir durumda tehlikelere daha açık bir konumda bulunmasına dayanmaktadır. Ancak zararın, eşyaların açık araçta taşınmasının doğal sonucu olarak gerçekleşmesi gereklidir (CMR m. 17/4). Eğer eşya, madeni levha ile kaplanmış araçlarda taşınıyor olsaydı yine aynı zarar ortaya çıkacak ise, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır. Yani zarar ile açık taşıma arasında illiyet bağının varlığı gereklidir<sup>305</sup>.

Ayrıca CMR m. 18/3'e göre, eşyada anormal ölçüde bir eksilme meydana gelir veya bir parça tamamen zıyaa uğrar ise, artık taşıyıcı, meydana gelen zararın yükün açık araçla taşınması riskinden kaynaklandığını ileri süremez.

---

<sup>303</sup> KAHYA, Reasürör, s. 13.

<sup>304</sup> KAHYA, Reasürör, s. 13.

<sup>305</sup> AYDIN, s. 69.

### **3.3.3.2.3.2. Ambalajdan kaynaklı sorunlar**

Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmiştir (CMR m. 17/4/b). Ancak malların zıyı ya da hasarının malların ambalajından kaynaklanması gereklidir. Örneğin kötü ambalajlanmış kolilerin çalınması neticesinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulmayacaktır.

Taşıyıcının yükü teslim alırken ambalajını kontrol etmemiş olması durumunda taşıyıcının ambalaja dayanarak sorumluluktan kurtulmasının mümkün olup olmadığı tartışılmıştır.

### **3.3.3.2.3.3. Yüklemenin, istifleme, boşaltmanın gönderen tarafından yapılması**

Yükleme, istifleme, boşaltma yükümlülüğü gönderene yüklenmiş ise, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma imkânı olacaktır (CMR m. 17/4/c). Ancak bu yeterli değildir. Ayrıca, taşıyıcının sorumluluğuna yol açan zarar, yükleme, istifleme, boşaltma esnasında ya da bu esnada yapılan fiilin (ihmâli-icrai) sonuçlarından kaynaklanmalıdır.

### **3.3.3.2.3.4. Eşyanın doğal niteliği**

Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire veya güve ya da haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların taşınması, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracak sebepler arasında ifade edilmiştir (CMR m. 17/4/d). Bu sebepler, taşıyıcının etkisinden çok, malın doğal niteliğinden kaynaklanmaktadır.

Bir eşyanın doğal niteliği gereği zarara uğramaya meyilli bir eşya niteliğinde olup olmadığının belirlenmesinde, eşyanın olağan koşullarda, herhangi bir özel koruma tedbiri alınmaksızın taşınmasında bir zarara uğrayabilme ihtimali dikkate alınır<sup>306</sup>.

Bununla birlikte, burada da, eğer eşyanın zıyı veya hasarı eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanmıyorsa, yani zarar eşyanın doğal niteliğinin kendiliğinden

---

<sup>306</sup> AYDIN, s. 86.

meydana gelen sonucu değil ise, taşıyıcı sorumluluktan kurtulmayacaktır (CMR m. 17/4).

### 3.3.3.2.3.5. İşaretleme hataları

Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların yetersiz veya hatalı oluşu da taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haller içinde düzenlenmiştir. Burada da illiyet bağının varlığı gereklidir. Yani zarar, işaretleme hatalarından kaynaklanmalıdır (CMR m. 17/4). Örneğin, kaza yapması neticesinde meydana gelen zıya nedeni ile ortaya çıkan zararın sorumluluğundan taşıyıcı, işaretleme hatalarına dayanarak kurtulamaz.

### 3.3.3.2.3.6. Canlı hayvan taşınması

Canlı hayvan taşınması, diğer taşımalara oranla daha fazla risk taşımaktadır. Bu riskler, taşınan canlı hayvanların açlık, susuzluk, hastalık, havasızlık sonucu ölme, gerek dış etkenler nedeniyle, gerekse birden fazla hayvanın birlikte taşınması durumunda taşınan hayvanların birbirlerine verebilecekleri zararlar nedeni ile sakatlanmaları gibi risklerdir<sup>307</sup>.

Canlı hayvan taşınması, taşıyıcı için sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmiştir (CMR m. 17/4/f). Canlı hayvan taşınması, yukarıda ifade edilen “eşyanın doğal niteliği”nden farklı bir durum değildir. Canlı hayvan taşınmasının kurtulma sebebi olarak düzenlendiği CMR m. 17/4/f hükmü, eşyanın doğal niteliğinden doğan sorumluluktan kurtulma sebebinin düzenlendiği CMR m. 17/4/d’ye göre özel hüküm niteliğindedir<sup>308</sup>.

Taşıyıcının canlı hayvan taşınmasına dayanarak sorumluluktan kurtulması için, öncelikle zıya ve hasarın canlı hayvan taşınmasının doğal sonucu olan özel risklerden doğması gereklidir (CMR m. 17/4). Buna ek olarak taşıyıcı, kendisine düşen bütün önlemleri aldığını ve verilen özel talimatlara uyduğunu kanıtlamalıdır (CMR m. 18/5).

<sup>307</sup> ARKAN, Demiryolu, s. 116; ayrıca bk. AYDIN, s. 92.

<sup>308</sup> AYDIN, s. 92.

### 3.3.3.3.3. Lloyd's Genel Şartları bakımından

**Yetersiz doküman (LGŞ m. 3/a):** Taşıyıcı, taşıma senedinde belirtilen ve taşıma senedine eklenen veya kendisine teslim edilen belgelerin kaybı veya kendisine teslim edilen belgelerin kaybindan veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur (CMR m. 11/3). LGŞ’de bu sorumluluk teminat dışı bırakılmıştır<sup>309</sup>.

**Yetersiz bilgi (LGŞ m. 3/b):** CMR m. 7/3 uyarınca taşıma senedinin “aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın bu Sözleşme hükümlerine tabi olduğunu bildirir” şeklinde bir not içermemesi neticesinde, taşıyıcı, malın kullanma hakkına sahip kişinin bu ihmâlden dolayı uğradığı zarar, hasar ve yaptığı ödemelerden sorumlu olacaktır. LGŞ’de bu hüküm kapsam dışı bırakılarak, taşıyıcının bu hükümden doğan sorumluluğu teminat altına alınmamıştır<sup>310</sup>.

**Teslimde ödeme kaydına uyulmaması (LGŞ m. 3/b):** Taşınan eşya, gönderilene taşıyıcı tarafından taşıma anlaşmasına göre, "teslimdeki ödeme" tutarı tahsil edilmeksizin teslim edilmiş ise, bu durumda taşıyıcı, göndericiye karşı, "teslimdeki ödeme" tutarını aşmayacak miktarda ve gönderilene karşı dava açma hakkını kaybetmeksizin tazminat ödemekle yükümlüdür (CMR m. 21). Ancak LGŞ’de taşıyıcının bu sorumluluğu teminat dışı bırakılmıştır<sup>311</sup>.

**Aciz halinde tazmin yükümlülüğü (LGŞ m. 3/b):** Taşıyıcılardan biri borçlarını ödeyemeyecek durumda aciz halde olursa, ödenmesi gereken tazminat payı, taşıma karşılığında alacakları ücretler oranında diğer taşımacılar arasında bölüştürülecektir (CMR m. 38). LGŞ’de taşıyıcının bu sorumluluğu teminat dışı bırakılmıştır<sup>312</sup>.

**CMR hükümlerinin haricinde düzenlemeler (LGŞ m. 3/b):** CMR m. 40 hükmü ile, CMR’nin uygulandığı bir taşıma sözleşmesinde taraflar, 37. ve 38. maddelerde yazılanlar dışında, kendi aralarında bağatlayıcı hükümler üzerinde anlaşmakta serbesttirler (CMR m. 40). Tarafların CMR hükümleri dışında kararlaştırdıkları

<sup>309</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

<sup>310</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

<sup>311</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

<sup>312</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

hükümler ile belirlenen hallerden doğan taşıyıcının sorumluluğu LGŞ'de teminat dışı bırakılmıştır<sup>313</sup>.

**Anlaşma ile tazminatın üst sınırının yükseltilmesi (LGŞ m. 3/b):** CMR m. 23/3 hükmü ile birlikte, eşyanın zıyaı neticesinde meydana gelen zararın tazminine ilişkin bir üst sınır tespit edilmiştir. Bu sınır, eksik brüt ağırlığının kilogramı başına 8.33 ÖÇH'dir. Ancak tarafların bu sınırı aşan bir değer belirleme imkânları vardır. Bu imkân CMR m. 24'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, gönderici anlaşmaya varılacak belirli bir ücret (ki bu ücret taşıma ücretinden farklıdır) karşılığında taşıma senedinde 8.33 ÖÇH'yi geçen bir değer beyan edebilir. Bu durumda, beyan edilen değer bu üst sınırın yerine geçer (CMR m. 24).

LGŞ'de üst sınırı aşan bu miktar teminat dışı bırakılmıştır<sup>314</sup>. Ancak daha önce sigortacılar tarafından kabul edilmesi ve taraflarca sürprim üzerinde anlaşılması halinde teminat kapsamına alınabilmesi mümkündür.

**Teslimde özel menfaat (LGŞ m. 3/b):** Zıya, hasar ve gecikme hallerine ilişkin gönderen, taşıma ücretine ek olarak belirlenecek bir ücretin ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel bir menfaatin miktarını tayin ederek bunu taşıma senedine yazar (CMR m. 26/1). Teslimde bu şekilde bir özel menfaatin ödeneceği beyan edilmiş ise, diğer tazminatlardan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için özel menfaat olarak beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir (CMR m. 26/2).

LGŞ'de bu tazminat teminat dışı bırakılmıştır<sup>315</sup>. Ancak daha önce sigortacılar tarafından kabul edilmesi ve taraflarca sürprim üzerinde anlaşılması halinde teminat kapsamına alınabilmesi mümkündür.

**Bazı Taşıma Konuları (LGŞ m. 3/d):** Daha önce sigortacıların onayının alınmadığı ve fiyat ile şartlar üzerinde anlaşılmadığı hallerde canlı hayvan, mücevherat, kürkler, saatler, kıymetli metaller ve taşlar, hazine bonoları, külçe halinde altın veya gümüş, nakit para, tahvilat, senetler, pullar, bonolar, el yazması metinler, dokümanlar ve planlar, traş bıçağı, demirsiz metal ve hurda, parfümeri, tütün, puro, sigara, şarap, alkollü içkiler ve benzerleri, patlayıcılar, radyolar, televizyon cihazları, teypler ve

<sup>313</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

<sup>314</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

<sup>315</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

benzeri eşyalar ve frigorifik vasıtalarla taşınan her nevi yaş meyve ve sebze, buzlu veya donmuş et nakliyatı taşımaları teminat dışı bırakılmıştır<sup>316</sup>.

Bu maddelerden, aşağıda yazılı olanların himaye kapsamına alınması halinde (ki sevkiyattan önce mutlaka sigortacıya ihbar edilmesi ve olurunun alınması şarttır) temel fiyata %50 sürprim ilave edilir: Saat, traş bıçağı, metal ve hurda maden, parfümeri, tütün, puro, sigara, şarap ve bilimum alkollü içkiler, radyo, televizyon cihazı, teyp ve benzeri elektronik cihazlar. Frigorifik vasıtalarla taşınacak olan her nevi yaş meyve ve sebzenin himaye kapsamında olabilmesi için, bu durumun önceden sigortacıya ihbar edilmesi ve sigortacının muvafakatının alınması gereklidir. Ayrıca bu tip taşımalar için temel fiyatın %50'si oranında sürprim uygulanacaktır<sup>317</sup>.

Frigorifik araçların soğutma sisteminin 06.00-18.00 saatleri arasında devamlı olarak bozulması durumunda, şoförün derhal ilişikteki yetkili sigorta temsilciliklerinden veya Lloyd's temsilciliklerinden o bölgeye en yakın olan temsilciliği haberdar ederek eksper talep etmesi ve gerekli olan tedbirleri alması şarttır<sup>318</sup>.

**Sigortalının himayesi ve nezaretinde iken başıboş bırakılması dolayısıyla araç ve/veya treyler ve/veya konteynerlerin ya da içindekilerin çalınması (LGŞ m. 3/e):** LGŞ'de, sigortalının himayesi ve nezaretinde gerçekleşen araç ve/veya treyler ve/veya konteynerler ya da içindekilerin çalınması halleri teminat dışı bırakılmıştır. Ancak bunlar emin bir şekilde kilitlenmiş ve devamlı bekçisi olan kapalı bir garaj veya etrafı kapalı bir alanda bulunuyorsa, mahalli yangın talimatının müsaade ettiği ölçüde, bütün kapıları kilitlenmiş ve anahtarları alınmışsa, himaye kapsamına dâhil olur. Ayrıca bu hallerde, 06.00-18.00 saatleri arasındaki hırsızlıklar, sigortalının makul olan bütün emniyet tedbirlerini almış olmasına rağmen meydana gelmiş ise, yine sigorta himayesi söz konusu olmaktadır. Ancak, bu tedbirlerin alınmaması sonucu olan hırsızlıklar himaye edilmez<sup>319</sup>.

**Tehlikeli ilaçlar (LGŞ m. 4):** LGŞ'de, muhtelif uluslararası konvansiyonlarla tanımlanan afyon ve benzeri tehlikeli ilaçların söz konusu olduğu hasar taleplerini temin

---

<sup>316</sup> KAHYA, CMR, s. 80.

<sup>317</sup> KAHYA, CMR, s. 80-81.

<sup>318</sup> KAHYA, CMR, s. 81.

<sup>319</sup> KAHYA, CMR, s. 81.

etmeyeceği ifade edilmiştir. Ancak devamında bunun istisnaları düzenlenmiştir. Buna göre, ilaçlar ve ilaçların ihraç ve ithal edildiği ülkelerin adları açık ve kesin olarak sevk pusulasında gösterilirse, hasarın ispatından başka ilaçların çıktığı ülkenin hükümetinden bu ilaçların söz konusu diğer ülkeye ihraç edilmesine izin verildiğine ya da ilaçların gittiği ülke hükümetinden bu ilaçların söz konusu diğer ülkeden ithal edilmesine izin verildiğine dair resmi onaylı bir belge temin edilirse, ilaçlar her zamanki gibi kullanılması adet haline gelen yoldan sevk edilmişse, himaye kapsamına dâhil olacaktır<sup>320</sup>.

**İç etkenler (LGŞ m. 3/c):** Küflenme, böceklenme, doğal kusur, çürüme, yalıtım yetersizliği, dış etkenden kaynaklanmayan mekanik ve/veya elektrik arızaları; kirlenme, ağırlığını kaybetme, buharlaşma, dolaylı hasarlar, bulaşma, piyasa kaybı; Konvansiyonun 23/5 maddesi haricinde kalan gecikmeler teminat dışı bırakılmıştır<sup>321</sup>.

**Dış etkenler (LGŞ m. 3/f, g, h):** Doğrudan doğruya ve dolaylı olarak savaş, işgal, düşman hareketleri, saldırganlık (savaş ilan edilmiş olsun veya olmasın) iç savaş, isyan, ihtilal, askeri kuvvet, gasp, müsadere, millileştirme veya hükümet ya da kamu otoritesi tarafından el konulma ya da tahrip edilme gibi olaylara bağlı sorumluluklar teminat dışıdır. Doğrudan doğruya ve dolaylı olarak grev, lokavt, iş huzursuzluk, ayaklanma, halk hareketleri gibi olaylara bağlı sorumluluklar da önceden sigortacılarla mutabakata varılmaz ve sürpriz üstünde anlaşma olmazsa teminat dışında kalır. Doğrudan doğruya ve dolaylı olarak iyonlaşma radyasyonları veya nükleer yakıt artıklarına bağlı radyoaktif kirlenme ile ilgili sorumluluklar da teminat dışıdır<sup>322</sup>.

#### **3.3.3.3.4. La Suisse Umum Sigorta A.Ş. CMR Genel Şartları bakımından**

LSGŞ’de ise riziko istisnaları şu şekilde sayılmıştır (LSGŞ m. 4)<sup>323</sup>:

“a) Sigortalının veya aracı kullanmakla veya araca eşlik etmekle görevli kişilerin veya nakliyecinin adına hareket edenlerin hilesi.

<sup>320</sup> KAHYA, CMR, s. 82.

<sup>321</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 117.

<sup>322</sup> KAHYA, CMR, s. 81-82.

<sup>323</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 121.

b) Ağır kusur halinde sigorta şirketi, kusurun derecesi ile orantılı olarak yükümlülüğünü azaltmak hakkını haizdir. Bununla birlikte eğer sigortalı, bu kişilerin veya nakliyecisi adına hareket edenlerin sebep oldukları zararları önlemek için şartların gerektirdiği bütün dikkati gösterdiğini ispat ederse, sigorta şirketi verdiği teminatı eksiksiz yerine getirir.

c) Yanlış beyanlar, ithalat, ihracat veya transit veyahut döviz giriş çıkışları ve gümrük ile ilgili hüküm ve kurallara aykırı hareketler.

d) Hükümet, bir merci veya bir kuvvet tarafından müsadere, el koyma veya gasp.

e) Siyasi veya sosyal nitelikteki olaylar.

f) Üçüncü bir kişinin sorumlu olduğu atomik hasarlar.

g) Faiz kayıpları, kur farkları veya fiat düşüşleri, kullanım veya işletmeden mahrumiyet ile ilgili kayıplar gibi, doğrudan doğruya emtiayı ilgilendirmeyen hasarlar. Bununla beraber bu hasarların, teslimdeki bir gecikmenin sonucunu teşkil etmeleri halinde olduğu gibi (CMR'ın 19 ve 23. maddelerinin 5. bendi), teslimde özel bir faiz beyanı halinde (CMR'ın 26. maddesi) sigortalı olmak şartı ile teminat dahilindedir.

h) Bedelini tahsil etmeden malı teslim ettiği takdirde, taşıyıcıya düşen tazminat yükümlülüğü (CMR'ın 21. maddesi).

i) Nakliye ve nakil aracının anlaşmada öngörülenden başka olması.

j) Malın uygun olmayan araçlarla nakledilmesi.

k) Rizikonun başlangıcından önce sigorta şirketleri ile sigortalı arasında özel bir sözleşmenin olması hali müstesna, teslim ile ilgili özel faiz”.

### 3.3.4. Rizikonun gerçekleşmesi

CMR sigortası bir sorumluluk sigortası olduğu için, öncelikle sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşmesi hususunun irdelenmesi gereklidir. Sorumluluk sigortasında rizikonun gerçekleşmesi hususunda çeşitli görüşler<sup>324</sup> mevcuttur. Bu

<sup>324</sup> İfade edilecek görüşler ve görüşlerin açıklamaları ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 28-36'dan alınmıştır. Ayrıca bk. ULAŞ, Sigorta, s. 654-455; İnan Deniz DİNÇ, “Türk Hukukunda İşveren Sorumluluk

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 bulunduğu 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 sürece yayılmıştır.

Türk hukukunda **BOZER**, öncelikle sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleştiği zaman hususunda rizikonun, sigorta ettirenin sorumluluğuna yol açan olayın meydana geldiği anda gerçekleşmesinin, sorumluluk sigortasının mahiyeti ile bağdaşmadığı, çünkü kazanın meydana gelmesi, sigorta ettirenin malvarlığında bir eksilme olması anlamına gelmediği, kaza sonucunda sigorta ettirenin tazminat ödemeye mahkum olup olmayacağına belli olmadığı düşüncesindedir. Yazara göre, rizikonun gerçekleşme zamanı 1292. maddeyi dikkate alarak tespit edilebilir: “Sigortacı, davanın idaresini üzerine almışsa riziko, sigorta ettirenin tebligat üzerine davayı öğrendiği tarihte gerçekleşmiş sayılır. Sigortacı sigorta ettirenin savunmasını yapmaya mecbur değilse, sigorta ettireni üçüncü şahsa tazminat ödemeğe mahkûm eden ilâmın sigorta ettiren tarafından öğrenildiği zaman riziko gerçekleşmiş olur. Dava olunmaksızın veya dâvanın sonucunu beklemeksizin sigorta ettiren üçüncü şahsa ödemedede bulunursa riziko paranın ödenmiş olduğu tarihte gerçekleşir (TTK m. 1292/1)”<sup>325</sup>.

---

Sigortasında Riziko ve Teminatın Kapsamı”, **Ergon A. ÇETİNGİL ve KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul 2007, s. 470.

<sup>325</sup> BOZER, 1965, s. 263-264; BOZER, 1981, s. 182. Yazar ayrıca, rizikonun gerçekleştiği zamanın bütün sorumluluk sigortaları için aynı şekilde hükme bağlanması, ancak doğrudan doğruya sigortacıya müracaat hakkı tanıyan sigortalar- tanımayan sigortalar şeklinde bir ayrımının yapılması gerektiği düşüncesini ileri sürmektedir (BOZER, s. 1965, s. 265; BOZER, 1981, s. 182).

**ULAŞ** da, **BOZER** ile aynı yönde, rizikonun gerçekleşme zamanının TTK m. 1292 ile tespit edilmesini ileri sürmektedir<sup>326</sup>. Yargıtay da bir kararında, rizikonun gerçekleşme zamanının tespitinde 1292. maddenin dikkate alınması gerektiğini ifade etmiştir<sup>327</sup>.

**KENDER** ise, sorumluluk sigortasında rizikonun, zarar gören kişinin tazminat talebinde bulunması ile gerçekleştiğini ileri sürmektedir<sup>328</sup>.

TTKT’de ise, “bildirim yükümlülüğü” başlığı altında 1475. maddede “Sigortalı, sorumluluğunu gerektirecek olayları, bir hafta içinde, sigortacıya bildirir” (f. 1)” ve “Sigortalı kendisine yapılan istemi, sözleşmede başka bir başlangıç tarihi öngörülmemişse, istem tarihinden itibaren bir hafta içinde sigortacıya bildirir (f. 2)” şeklinde düzenleme hakimdir. Bu hükmün gerekçesinde de “...sorumluluk sigortalarında riziko, üçüncü kişinin bizzat zarara uğraması değil de bu zarara bağlı olarak zarar veren durumundaki sigortalıdan tazminat talebinde bulunulması olduğundan, sigorta ettirenin sorumluluğunu gerektirecek olayları da sigortacıya bildirmesi gerekir” şeklinde ifadeler yer verilmiştir.

Kanaatimizce, sorumluluk sigortasında rizikonun gerçekleşme anını tespit için ilk olarak, sorumluluk kavramının irdelenmesi gerekmektedir. Sorumluluk kavramının teknik anlamı, borçlunun ediminin ifası için alacaklıya karşı malvarlığı ile sorumlu olmasıdır<sup>329</sup>. Sorumluluk kavramının teknik anlamının dışında ve konumuz ile ilgili

<sup>326</sup> ULAŞ, Sigorta, s. 657-658.

<sup>327</sup> Yarg. 11. HD. T. 22.12.1983, 1983/5302-5827 (ULAŞ, Sigorta, s. 658).

<sup>328</sup> KENDER, Mesuliyet Sigortası, s. 9.

<sup>329</sup> KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, s. 38; EREN, s. 79; TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, s. 18.

Sorumluluk kavramının bu anlamı ayrıca “borcun müeyyidesi” olarak ifade edilmiş ve “edimini ifa etmeyen borçlunun malvarlığının devlet organları aracılığıyla alacaklının el koymasına tabi tutulması” olarak tanımlanmıştır (KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, s. 38; REİSOĞLU, s. 33; EREN, s. 78).

TUNÇOMAĞ da bu yönde borcu, bir kimsenin diğerine karşı bir edim vaadinde bulunması olarak tanımlayarak, eğer vaadde bulunanın borcunu yerine getirmesi, sadece kendisinin iyi niyetine bırakılmış olsa idi, alacaklının durumu çok kararsız ve zayıf olacağı için, alacaklıya alacağını zorla ele geçirmek imkânın tanınması gereği duyulduğunu ifade etmiştir. Alacaklının borçluya ait herhangi bir şey üzerine el koyabilmesi ve hakkını zorla alabilmesi gereklidir. İşte, alacaklının hakkını elde edebilmek için el koyacağı malvarlığının hukuki durumu sorumluluktur. Sorumluluk, borcun son derece önemli bir tamamlayıcısı niteliğindedir (TUNÇOMAĞ, s. 22-23).

anlamı ise, bir kişinin başkasına verdiği zararı tazmin yükümlülüğüdür<sup>330</sup>. Sorumluluğun temel koşulu bir zararın<sup>331</sup> varlığıdır. Mevcut bir zarar olmaz ise, zararı tazmin yükümlülüğü de olmaz; kaldı ki sorumluluk da bu aşamada devreye girer. Ancak, bir kişinin başkasına verdiği zarardan sorumlu olabilmesi için bu zararın o kişinin davranışları neticesinde meydana getirilmesi, yani davranış ile zarar arasında illiyet bağının varlığı gereklidir.

CMR sigortası açısından sorumluluk kavramı ile ilgili açıklamalar kapsamında, rizikonun gerçekleşmiş olarak kabul edilebilmesi için, bir zararın doğmuş olması gereklidir. Bu zarar, taşıyıcının CMR kapsamındaki sorumluluğundan kaynaklanmalıdır.

Sorumluluk, alacaklıya tanınan, borçlunun şahsı veya malvarlığı üzerinde kullanılan el koyma yetkisi ile gerçekleşir<sup>332</sup>. TTK'da da sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşme anına ilişkin kanaatimizce bu yönde bir düzenleme hakimdir:

TTK'da rizikonun gerçekleşme zamanı, rizikonun gerçekleştiğini ihbar yükümlülüğü kapsamında TTK m. 1292'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, ihbar yükümlülüğü, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesinde kararlaştırılan rizikonun gerçekleştiğini haber aldığı tarihten itibaren başlamaktadır. Bu süre sorumluluk sigortalarında,

1. Üçüncü kişinin sigortalıya karşı dava açması halinde, sigortacıyı sigortalının müdafaasına yardım etmeye mecbur tutan sorumluluk sigortalarında sigortalının tebligat üzerine davayı öğrendiği,

2. 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.

<sup>330</sup> Henri DESCHENAUX/Pierre TERCIER, **Sorumluluk Hukuku**, Ankara 1983, s. 1; EREN, s. 79; KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, s. 37; OĞUZMAN/ÖZ, s. 14.

<sup>331</sup> "Zarar", bir kişinin isteği dışında mal varlığında meydana gelen azalma olarak tanımlanmaktadır [DESCHENAUX/TERCIER, s. 19; Haluk TANDOĞAN, **Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet)**, 1961, s. 63].

<sup>332</sup> ATAAY, s. 76; TUNÇOMAĞ, s. 22-23.

### 3.3.5. Rizikonun ağırlaşması

#### 3.3.5.1. Kavram

Rizikonun ağırlaşması, doktrinde kabul edilen tanımı ile sigorta sözleşmesi kurulurken beyan edilen “rizikoyu kıymetlendirmeye yarayan mütehavvil nitelikteki faktörlerin, sigorta süresi içinde, rizikonun gerçekleşme ihtimalinin veya doğacak zarar miktarının artmasını gerektirecek bir şekilde değişmesi”dir<sup>333</sup>. Riziko ağırlaşması ile sözleşmenin akdedildiği andaki riziko-prim dengesi<sup>334</sup> sözleşmenin icrası sürecinde, sigortacı aleyhine bozulmaktadır<sup>335</sup>.

Rizikonun ağırlaşmasının varlığı için öncelikle rizikonun kıymetlenmesine neden olan hususlarda objektif-fiili bir değişikliğin meydana gelmesi gereklidir<sup>336</sup>. Tarafların bu konudaki tahmini düşünceleri veya sanıları<sup>337</sup> rizikonun ağırlaşmasından söz edebilmek için yeterli değildir. Bu değişiklik rizikoyu “yeni ve yüksek bir riziko seviyesi”ne taşınmalıdır<sup>338</sup>. Rizikonun ağırlaşması ile artık rizikonun gerçekleşme ihtimali ve doğacak zarar akdin kurulması anından daha yüksek bir düzeyde sabitleşmelidir<sup>339</sup>.

<sup>333</sup> OMAĞ, Riziko, s. 13; MEMİŞ, Riziko, s. 125.

<sup>334</sup> Sigorta müessesinin önemi ve teknik yapısı itibari ile, bir sigorta sözleşmesinin akdedilmesi ve devamında prim ile riziko arasında bir uygunluğun, devamlı bir nispet ilişkisinin, bir dengenin varlığı gereklidir. Bu denge “primin rizikoya uygun olması ilkesi” olarak adlandırılır (OMAĞ, Riziko, s. 14; ayrıca bk. MEMİŞ, Riziko, s. 123; AYLİ, Prim, s. 22).

ARSEVEN de, sigorta sözleşmesi devam ettiği sürece rizikonun aynı kalması prensibinin var olduğunu ve rizikodaki ağırlaşmaya rağmen prim dengesinde bir bozukluk olmazsa sigorta ettirenin yükümlülüğünün doğmayacağını ifade etmiştir (ARSEVEN, s. 134-135).

<sup>335</sup> OMAĞ, Riziko, s. 14.

MEMİŞ, sözleşmenin akdedildiği andaki riziko-prim dengesinin sözleşmenin akdedilmesinden sonra prim aleyhine bozulması olarak ifade etmiştir (MEMİŞ, Riziko, s. 125).

<sup>336</sup> OMAĞ, Riziko, s. 42.

<sup>337</sup> OMAĞ, Riziko, s. 42; Zahit İMRE, “Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması”, İÜHFİM, C. XII, S. 1, s. 288.

<sup>338</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 125.

<sup>339</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 125; KANER, Tehlike, s. 318.

Objektif değişiklikler, rizikonun konusunda, sigorta değerine, sigortacının sigorta ettirene kanunen halef olması hakkına, sigortacının sorumluluğunu artırıcı nitelikte bir mevzuata ilişkin bir değişiklik şeklinde görülebilir<sup>340</sup>.

Riziko ağırlaşmasının diğer bir unsuru ise, riziko değişikliğinin sigorta sözleşmesinin kuruluşundan sonra gerçekleşmesidir<sup>341</sup>. Sözleşmenin şekli olarak tamam olmasından önce hiçbir şey, sigorta sözleşmesinde teminat altına alınan bir riziko olarak belirlenmemiştir. Böylelikle sözleşmenin tamam olmasından önceki aşamada riziko olarak belirlenmesi düşünülen olayın, rizikonun ağırlaşması olarak kabul edilmesi de mümkün değildir.

Sözleşmenin tamam olmasından sonra, yukarıda açıkladığımız teknik unsurlar açısından varlık kazanan riziko ağırlaşmasının hukuken de var sayılması için “esaslı” olması gereklidir<sup>342</sup>. “Esas” kavramının riziko ağırlaşmasındaki karşılığına TTK m. 1291’de ışık tutulmuştur. Bu hükme göre esas, “değişiklik mukaveleinin yapıldığı anda mevcut olduğu halde sigortacının sigorta mukavelesini yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını mucip bir mahiyette” olan haller için kullanılmıştır (TTK m. 1291/1).

Rizikonun ağırlaşması “sübjektif riziko ağırlaşması” ve “objektif riziko ağırlaşması” olmak üzere iki şekilde meydana gelir:

### 3.3.5.2. Sübjektif riziko ağırlaşması

Sübjektif riziko ağırlaşması kişinin fiilinden kaynaklanan ağırlaşmalardır<sup>343</sup>.

Sübjektif riziko ağırlaşmasına her türlü ağırlaşma yol açmamaktadır. Bu ağırlaşmalar, sözleşmenin başlangıcı aşamasında da bu rizikoların varlığı halinde primin bir miktar artırılmasına yol açacak nitelikte ağırlaşmalardır<sup>344</sup>.

<sup>340</sup> OMAĞ, Riziko, s. 42-45.

<sup>341</sup> OMAĞ, Riziko, s. 54; İMRE, s. 288.

<sup>342</sup> OMAĞ, Riziko, s. 57; KENDER, Sigorta Hukuku, s. 233.

<sup>343</sup> Nisim FRANKO, “Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, 8-9 Mayıs 1992, s. 112 (Riziko); OMAĞ, Riziko, s. 65; ARSEVEN, s. 136.

<sup>344</sup> MEMİŞ, s. 127.

Sübjektif riziko ağırlaşmasına fiili ile neden olan kişi, sigorta ettirenin, kendi adına akdettiği sigortalarda sigorta ettiren (TTK m. 1291/1); başkası hesabına akdettiği sigortada sigortalıdır.

Sigorta ettiren/sigortalının ağırlaşmaya neden olan fiili “icrai” ya da “ihmâli” şekilde ortaya çıkabilir<sup>345</sup>.

Bu tip riziko ağırlaşmasına alkol, uyuşturucu bağımlılığı örnek verilmektedir<sup>346</sup>. Taşıyıcının alkol bağımlısı olması, taşınan mallar için ciddi bir tehlikedir. Bunun dışında, taşıyıcının aracı kullanma performansını etkileyecek bir hastalığa yakalanması rizikonun ağırlaşması niteliğindedir.

Riziko, taşıyıcının sorumluluğunun doğması ile gerçekleşeceği için, taşıyıcının sorumluluğunu artıracak nitelikteki hususlar rizikoyu ağırlaştırmaktadır. Örneğin, taşıyıcının CMR kapsamındaki taşıma sözleşmesinde sorumluluğunu artıracak kayıtlar bu şekildedir. Taşıma sözleşmesi ile taşıyıcının yüklemeyen, istiflemeyen, boşaltmadan sorumlu olacağına kararlaştırılması, taşıyıcının sorumluluk alanını genişlettiği için rizikoyu da ağırlaştırmaktadır.

### 3.3.5.3. Objektif riziko ağırlaşması

Objektif riziko ağırlaşması sigorta ettirenin fiilinden bağımsız olarak, başka bir kimsenin fiilinden veya tabiî hadiseden kaynaklanan ağırlaşmalardır<sup>347</sup>. Buradaki başka kimse, sigorta ettiren ya da başkası hesabına sigortada sigortalı haricindeki kişilerdir. Bu kişilerin fiillerinin objektif riziko ağırlaşması teşkil edebilmesi için, sigorta ettirenin herhangi bir fiili etkisinin olmaması ve sigorta ettirenin rızasına dayanmaması gereklidir<sup>348</sup>.

Taşıyıcının taşımalarını yapacağı yerlerde buzlanmanın başlaması ya da bu yerlerde sel, hortum gibi olayların görülmesinin sıklaşması, objektif riziko ağırlaşması niteliğindedir.

---

<sup>345</sup> OMAĞ, Riziko, s. 65.

<sup>346</sup> MEMİŞ, s. 127.

<sup>347</sup> FRANKO, Riziko, s. 112; OMAĞ, Riziko, s. 66-67; KENDER, Sigorta Hukuku, s. 233; MEMİŞ, s. 127.

<sup>348</sup> OMAĞ, Riziko, s. 66-67.

Taşıyıcının taşımamasını yaparken kullanacağı güzergâhta yolların bozuk olması ya da uzun sürecek olan yol yapım çalışmalarının bulunmasını da örnek olarak verebilmek mümkündür.

Bir kısım tedbirler kendiliğinden korkulan olayı meydana getirmeyip, yalnız sigorta edilen tehlikeyi artırmaktadır. Mesela hava hücumlarına karşı pasif koruma tedbirlerinden olan fener ve ışıkların söndürülmesi, sorumluluk, hırsızlık, kaza, taşıma ve deniz rizikolarını artırır niteliktedir<sup>349</sup>.

Grev, isyan gibi hallerden doğan riziko ağırlaşması da objektif riziko ağırlaşmasıdır.

### 3.3.6. Riziko hafiflemesi

Sigorta sözleşmesinin akdedilmesinden sonra riziko-prim dengesinin riziko aleyhine değişmesi, yani sigortanın akdedilmesi esnasında rizikoyu kıymetlendirmeye yarayan unsurlardan bir kısmında sözleşme süresi içerisinde değişiklik meydana gelerek ya rizikonun gerçekleşme ihtimali veya ortaya çıkacak zarar miktarının azalması mümkündür<sup>350</sup>. Bu değişiklik, riziko hafiflemesi olarak adlandırılmaktadır.

Rizikoda hafiflemenin varlığı için öncelikle rizikoda ya rizikonun gerçekleşme ihtimaline ya da ortaya çıkacak zarar miktarında azalmaya yol açacak bir değişimin meydana gelmesi gereklidir. Bu değişiklik geçici dalgalanma şeklinde olmamalı, bir şekilde rizikonun yeni ve daha düşük seviyede sabitleşmesi gerekmektedir<sup>351</sup>.

Rizikonun hafiflemesine “riziko önlemlerinin” neden olması mümkündür. Riziko önlemleri, sigorta ettirenin şahsi olarak sözleşmenin yapıldığı andaki ağır sonuçları ortadan kaldırması veya rizikonun gerçekleşmemesi için yeni ve ilave tedbirler alması şeklinde kendisini göstermektedir<sup>352</sup>. Riziko önlemlerinin riziko hafiflemesine yol

---

<sup>349</sup> HİRSCH, s. 151.

<sup>350</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 134. OMAÇ, Riziko, s. 13; ayrıca bk. AYLİ, Prim, s. 32.

<sup>351</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 134.

<sup>352</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 135.

açmaması için, sözleşmenin akdedildiği esnada dikkate alınmış ve rizikoyu ağırlaştırıcı unsur olarak kabul edilmiş olması gereklidir<sup>353</sup>.

Rizikonun hafiflemesi TTK m. 1298’de düzenlenmiştir. Bu hükme göre birden çok yıllar için yapılan sigorta sözleşmesindeki sigorta priminin tayininde rizikoyu ağırlaştırmış olan özel sebepler göz önünde tutulmuş ise, bu sebepler sonradan ortadan kalktığı takdirde, sigorta ettiren kimse gelecek yıllara ait primlerin indirilmesini isteyebilir (TTK m. 1298/1).

### 3.3.7. Rizikonun imkânsızlaşması

Rizikonun imkânsızlaşması, rizikonun gerçekleşme ihtimalinin ortadan kalkmasıdır. TTK’da “rizikonun gerçekleşmiş olması” başlığı altında düzenlenen, sözleşmenin akdedilmesinden ve sigortacının sorumluluğunun başlamasından önceki süreçte rizikonun gerçekleşmiş olmasına ilişkin hükümler, bu süreçlerde rizikonun imkânsızlaşması hali için de önem taşımaktadır: Sözleşmenin yapıldığı sırada sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimse, rizikonun gerçekleşmiş olduğunu yahut sigortacı rizikonun gerçekleşmesi imkânı kalmadığını bilmekte iseler sigorta sözleşmesi hükümsüzdür; şu kadar ki; birinci halde sigortacı sigorta primini isteyebilir (TTK m. 1279). Sigortacının sorumluluğu başlamadan önce sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimsenin fiil ve etkisi olmaksızın rizikonun gerçekleşmesine imkân kalmazsa sigortacı prime hak kazanmaz (TTK m. 1280).

Rizikonun sonradan imkânsızlaşmasının hukuki sonuçları TTK’da düzenlenmemiştir. Bu nedenle doktrindeki görüşleri ifade etmek gereklidir:

**ATABEK**, bu husustaki görüşünü “mukavelenin batıl olduğuna karar vermek icap eder, ancak sigortacı bu tarihten sonraki müddetlere ait primleri tahsil etmiş ise muhafaza, tahsil etmemiş ise talep edebilecek midir? Umumiyetle bir senelik devreler için hesap edilen primlerin kabili tecezzi olduğuna ve hadisede 952. maddenin<sup>354</sup> kıyas yolu ile tatbikine mahal olmadığına kaniiz. Bu sebebe binaen tehlikenin tahakkuk ihtimalinin mevcut olmadığı devreye ait prim miktarının sigortacı tarafından sigortalıya

<sup>353</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 135.

<sup>354</sup> Eski TTK m. 952: “Sigortacının mesuliyeti başlamazdan evvel sigorta ettiren kimse mukaveleyi tamamen veya kısmen feshedebilir. Bu takdirde sigortacı müstahak olduğu ücretin nısfını alır”.

iadesi iktiza eder, ancak sigortacı maruz kaldığı zararın tazminini sigortalıdan talep edebilir” ifadeleri ile sunmuştur<sup>355</sup>. Yazar ayrıca, belirli bir süre imkânsızlaşma halinde sigorta süresinin hükümsüz sayılmaması gerektiği görüşündedir<sup>356</sup>.

**MEMİŞ**'e göre, bu hususta TTK'da (kendi eserinde ele aldığı konu itibari ile yangın sigortası genel şartlarında) boşluk olması nedeni ile genel hükümlere bakılacaktır. Yazar öncelikle, BK m. 117'ye<sup>357</sup> dayanarak borçlunun sorumlu olmadığı sonraki imkânsızlık halinde borcun başka bir işleme gerek kalmadan sona ereceğini; ayrıca BK m. 117'de açıkça ifade edilmemiş de olsa, MK m. 2'den doğan bir yan yükümlülük olması düşünülerek, sigorta ettirenin sigortacıya rizikonun imkânsızlaştığını bildirmesi gerektiğini, ancak sigortacı olayı başka bir yoldan öğrenmiş ise, ihbara gerek olmadığını ifade etmiştir<sup>358</sup>.

Kanaatimizce, rizikonun imkânsızlaşmasının sigorta sözleşmesine etkisini tespit edebilmek için, rizikonun sigorta sözleşmesindeki yerine bakmak gerekir. Rizikonun gerçekleşme imkânı kalmamışsa, yani gerçekleşmiş bir olay sigorta sözleşmesinin teminatı dâhilindeki rizikoyu teşkil ediyorsa, böyle bir durumda bir sigortadan da söz edilemez<sup>359</sup>. Riziko, sigorta sözleşmesinin olmazsa sözleşmenin akdedilemeyeceği, yani esaslı unsurlarından biridir<sup>360</sup>. Sözleşmenin esaslı unsurları sözleşmenin kurulması için yeterli ve gereklidir (BK m. 2/1). Önceden de değinildiği gibi, sigorta sözleşmesi riskin bir taraftan diğer tarafa aktarıldığı bir sözleşmedir. Böylelikle risk, sözleşmenin konusudur. BK'da sözleşmenin konusu imkânsız olur ise, o sözleşmenin batıl olacağı düzenlenmiştir (m. 20/1). Sigorta sözleşmesinde de farklı bir durum yoktur. Böylelikle sözleşmenin konusu risk imkânsızlaşır ise, sözleşme konusuz kalarak batıl olur. Kaldı ki, TTK'da da bu yönde, sigorta sözleşmesinde imkânsızlaşmaya ilişkin hükümlerin düzenlendiğine yukarıda değinilmişti. Rizikonun sonradan imkânsızlaşması için de, TTK'nın sigorta kitabında düzenlenen bir hüküm bulunmadığından BK'ya bakılması

<sup>355</sup> ATABEK, Sigorta, s. 120.

<sup>356</sup> ATABEK, Sigorta, s. 120.

<sup>357</sup> BK m. 117/1: “Borçluya isnat olunamıyan haller münasebetiyle borcun ifası mümkün olmazsa, borç sakıt olur”.

<sup>358</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 144.

<sup>359</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 255; MEMİŞ, Riziko, s. 142.

<sup>360</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 142.

gereklidir (TTK m. 1264/1). Böylelikle BK m.117’de, “ifanın mümkün olmaması” başlığı altında düzenlenen hüküm, sigorta sözleşmelerinde rizikonun sonradan imkânsızlaşması açısından da uygulanmalı ve rizikonun sonradan imkânsızlaşması durumunda borç sona ermelidir.

TTKT m. 1422/1’de, sigortacının sorumluluğu başlamadan, sigorta ettirenin, sigortalının ve can sigortalarında ayrıca lehdarın, filleri ve etkileri olmaksızın rizikonun gerçekleşmesi imkânsızlaşmışsa, sigortacının prime hak kazanamayacağı düzenlenmiştir.

### 3.3.8. Riziko ile ilgili görevler

#### 3.3.8.1. Kavram

Borçlar hukukunda tarafların borçların haricinde bazı görevleri yerine getirme yükümlülükleri de vardır. Sigorta sözleşmesi de sigorta ettirene prim, sigortacıya da himaye borcu yüklemesinin yanı sıra, taraflara “görev” olarak adlandırılan bazı yükümlülükler yüklemektedir<sup>361</sup>. Görev<sup>362 363</sup>, sigorta ettiren/sigortalının sözleşmenin kurulmasından önce, teminat süresince ve riziko gerçekleştikten sonra yerine getirmesi gereken davranış yükümlülükleridir<sup>364</sup>. Görevler, sigortacının üstlendiği riziko ile kendisine ödenilen veya ödenecek olan prim arasında bir denge oluşturulmasına, rizikonun sınırlandırılmasına ve yan yükümlülüklerin sigorta hukuku bakımından düzenlenmesine hizmet etmektedir<sup>365</sup>.

<sup>361</sup> Samim ÜNAN, “Kara Sigortalarında Sigorta Ettirenin Görevleri ile ilgili Bazı Sorunlar”, **SHD**, S. 1, 1998, s. 97 vd (Görev); MEMİŞ, Riziko, s. 155; Nejat ADAY, **Özel Hukukta Yükümlülük Kavramı ve Sonuçları**, İstanbul 2000, s. 15 vd.

<sup>362</sup> Görevlerin hukuki mahiyeti hususu ile ilgili doktrindeki tartışmalar için bk. KENDER, Sigorta Hukuku, s. 209 vd; ayrıca bk. Ali AYLİ, “Sigorta Ettirenin Sözleşmenin Kuruluşundaki İhbar Yükümlülüğüne İlişkin Hükümlerin, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Çerçevesinde Yeniden Değerlendirilmesi”, **SBSrD**, Eylül 2005, S. 6, s. 206 vd (İhbar Yükümlülüğü).

<sup>363</sup> Görevlerin tabi olduğu ilkeler hususunda bk. ÜNAN, Görev, s. 102 vd.

<sup>364</sup> Emine YAZICIOĞLU, “Zarar Sigortalarında Sigorta Himayesinin Sınırlandırılması ve Davranış Yükümlülüklerinin Teminat Şartı ya da İstisna Olarak Öngörülmesi Sorunu”, **Ergon A. ÇETİNGİL, Rayegân KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul 2007, s. 1185 (Zarar Sigortaları).

<sup>365</sup> ÜNAN, Görev, s. 98.

CMR sigortası açısından da diğer sigorta türlerinden farklı olmayarak, sigorta ettirenin/sigortalının sigortacıya karşı bazı görevleri vardır. Bu görevler, objektif iyi niyet ilkesine (dürüstlük ilkesi) dayanmaktadır<sup>366</sup>.

Bu görevlerin ihlâli halinde ne gibi hukuki sonuçların ortaya çıkacağı, yani hangi hukuki yaptırımların uygulanacağı kanunla ve genel şartlar ile düzenlenmiş olmalıdır<sup>367</sup>. Eğer bir görevin ihlâlinin hukuki yaptırımı ne kanun, ne genel şartlarda ne de sözleşmede gösterilmiş ise, böyle bir durumda sigorta ettiren hukuki bir dezavantaja maruz kalmamalıdır<sup>368</sup>.

TTK'da görev olarak, akit öncesi ihbar görevi, rizikoyu ağırlaştırmama görevi, rizikonun ağırlaştığını ihbar etme görevi, rizikonun gerçekleştiğini ihbar görevi, koruma tedbirleri alma görevi, çifte sigortayı bildirme görevi düzenlenmiştir. Bu görevlerden akit öncesi ihbar görevi, rizikoyu ağırlaştırmama görevi ve koruma tedbirleri alma görevi, esas olarak sigortacının edim yükümlülüğünün sözleşmede üstlendiği riziko ile sınırlanmasına; rizikonun gerçekleştiğini haber verme görevi, sigortacının zamanında ve doğru olarak bilgi almalarındaki çıkara<sup>369</sup>; koruma tedbirleri alma görevi ise, bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu ortaya çıkabilecek zararı önleme ve azaltmaya yönelik

---

AYLİ, bu durumu, “sigorta sözleşmesinde prim ile himaye sağlayan riziko arasında denge sağlanabilmesi için, sigortacının rizikoyu doğru olarak tayin edebilecek bilgilere sahip olması gerekmektedir” şeklinde ifade etmiştir” (AYLİ, İhbar Yükümlülüğü, s. 208).

<sup>366</sup> Sigorta hukuku iyiniyet esaslarına dayanan bir sözleşmedir. Bu esas -sigortacı açısından- SK m. 32 ile özel olarak düzenlenmiştir. Bu hüküm şu şekildedir “Sigorta şirketleri ve aracılar, her çeşit broşür, izahname ve diğer belgeler ile ilan ve reklamlarını, taahhütleriyle sigortalıya sağlayacakları hak ve menfaatlerin sınır ve kapsamı dışında bir anlayışa neden olacak şekilde düzenleyemez ve kişi ve kuruluşlara gerçeğe aykırı, yanıltıcı, aldattıcı ve haksız rekabete yol açan beyanda bulunamaz. Bu hükme aykırılığın tespiti halinde durum, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun uyarınca faaliyet gösteren Reklam Kuruluna bildirilir (f. 1). Sigorta şirketleri, reasürans şirketleri, aracılar ve sigorta eksperleri sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye sokabilecek hareketlerden kaçınmak, mevzuat ve işletme planı esaslarına uygun faaliyette bulunmak, sigortacılığın icaplarına ve iyiniyet kurallarına uygun hareket etmek zorundadır (f. 2). Sigorta şirketleri, iyiniyet kurallarına aykırı olarak sigorta tazminatının ödenmesini geciktiremez (f. 3). Müsteşarlık, sigorta şirketleri, reasürans şirketleri, aracılar ve sigorta eksperlerinin yukarıda sayılan kurallara uymalarını sağlamak üzere gerekli her türlü tedbiri almaya yetkilidir (f. 4). Kişilerin, sigorta şirketini seçme hakkı sınırlandırılmaz. Bir sözleşmenin unsurları içinde, taraflardan birinin bu sözleşmede yer alan herhangi bir hususta sigorta yapmaya zorunlu tutulduğu hallerde, söz konusu sigortanın belli bir şirkete yaptırılmasına ilişkin sözleşmeye konulmuş her türlü şart hükümsüzdür (f. 5)”.

<sup>367</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 156.

<sup>368</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 156.

<sup>369</sup> ÜNAN, Görev, s. 99.

tedbirler almasına veya alınmasını sağlamasına<sup>370</sup> hizmet etmektedir. Tarafların TTK'da öngörülen bu görevlerin haricinde sözleşme ile yeni görevler kararlaştırmaları da mümkündür<sup>371</sup>.

Riziko ile ilgili görevler başlığı altında akit öncesi ihbar görevi, rizikoyu ağırlaştırmama görevi, rizikonun ağırlaştığını ihbar görevi, rizikonun gerçekleştiğini ihbar görevi, son olarak koruma tedbirleri alma görevi açıklanacaktır:

### **3.3.8.2. Akit öncesi ihbar görevi**

#### **3.3.8.2.1. Genel olarak**

Akit öncesi ihbar mükellefiyeti de bu yükümlülüklerden biridir. Bu yükümlülük TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin kitabında, 1290'ıncı maddede düzenlenmiştir. Akit öncesi ihbar mükellefiyeti, sigorta ettirenin, sigortacının sigorta sözleşmesi yapılırken gerçek durumu bildiği takdirde sözleşmeyi yapmamasına veya daha ağır şartlarla yapmasına sebep olacak bütün hususları sigortacıya bildirme yükümlülüğüdür (TTK m. 1290/1). Sigorta ettiren kimse sorulduğu halde susmuş veya eksik ya da gerçeğe aykırı beyanlarda bulunmuş ise, gerçeğe vakıf olmayan sigortacı sözleşmeden cayabilir, ancak sigortacı gerçeği öğrendiği tarihten itibaren bir ay içinde cayma hakkını kullanmamış ise, bu hak düşer (TTK m. 1290/1). Ancak sigorta ettiren kimse kötü niyetli ise, sigortacı prime hak kazanır (TTK m. 1290/1).

Sigorta sözleşmesinin yapılması sırasında sigorta ettirenin mükellefiyeti, sigorta ettirene doldurulması teklif olunan listede yazılı sorular ile sınırlıdır. Listede bulunan sorular dışında sigorta ettirene hiçbir sorumluluk yüklenemez (TTK m. 1290/2). Hüküm bu şekilde olmakla birlikte bir görüş, haklı olarak, sigortacının sigorta sözleşmesini yapmamasına veya daha ağır şartlarla yapmasına yol açacak bir hususun, listede yer

---

<sup>370</sup> YAZICIOĞLU, Zarar Sigortaları, s. 1189.

<sup>371</sup> ÜNAN, Görev, s. 98.

almamış olsa dahi, sigortalı tarafından cevaplandırılması gerektiğini ileri sürmektedir<sup>372</sup>. Bu görüş, MK m. 2'deki objektif iyiniyet ilkesine dayanmaktadır<sup>373</sup>.

Taraflar, TTK'da düzenlenen bu hükmü sigorta ettirenin zararına olarak sözleşme ile değiştiremez, değiştirilirse kanun hükümleri uygulanır (TTK m. 1264/4).

Hükümden de görüldüğü gibi, sigorta ettirenin bildirmediği, eksik ya da gerçeğe aykırı bildirdiği her bilgi, sözleşmenin yapılması aşamasında akit öncesi ihbar görevinin ihlâlüne yol açmamaktadır. Bu bilginin bir değeri olmalıdır. Bu bilginin değerini belirlemedeki kriter ise, sözleşmeyi yapmamasına veya daha ağır şartlarla yapmasına sebep olup olmamasıdır. Kaldı ki, TTK'nın sigorta hukuku kitabında ihbar mükellefiyetini düzenleyen diğer bir hüküm olan 1363/1'de "sigortacının üzerine alacağı rizikonun takdiri için olan önemine binaen mukaveleyi yapıp yapmamak veya aynı şartlar altında yapmak hususundaki kararına müessir olabilecek mahiyette" denilmek suretiyle, akit öncesi ihbar mükellefiyetinde hususların "önemli"<sup>374</sup> nitelikte olması vurgulanmıştır.

Sigorta ettiren, ihbar edilmemiş olaydan sigortacı haberdar olsaydı, sigorta sözleşmesini aynı şart ve şekillerle akdedeceğini ispat edebilirse, ihbar edilmemiş halin önemli olmadığını onaylamış olur<sup>375</sup>.

İfade ettiğimiz kanun hükmünde de görüldüğü gibi, akit öncesi ihbar mükellefiyetinin ihlâlinde, sigorta ettirenin kusurlu olup olmamasının sigortacının sözleşmeden cayma hakkını kullanıp kullanmamasına bir etkisi bulunmamaktadır.

CMR sigortasının akdedilmesinden önce, taşıyıcı firmanın ne kadar süredir taşıma işi ile uğraştığı, geçmiş önemli hasar ekperiyanı, hangi ülkelere taşıma yaptığı, yıllık tahmini brüt taşıma ücretinin miktarı, yıllık tahminen kaç ton kapasitede yük (eşya) taşıdığı ve ne kadar sevkiyat yaptığı, özvarlık araç adedi, kiralık araç adedi, araçların yaş dağılımı, taşınan malların detaylandırılmış özellikleri ve bunların toplam taşıma

<sup>372</sup> Nisim FRANKO, "Sigorta Ettirenin Mukavele Yapılırken İhbar Mükellefiyeti (TTK m. 1290)", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV**, Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 4-5 Nisan 1997, s. 325 (İhbar).

<sup>373</sup> FRANKO, İhbar, s. 325.

<sup>374</sup> Bk. Fırat ÖZTAN, **Sigorta Akdinin İnikadında İhbar Mükellefiyeti**, Ankara 1966, s. 37.

<sup>375</sup> Kudret AYİTER, "Sigorta Ettirenin Sözleşme Yapılırken Mevcut İhbar Mükellefiyeti", **Ticaret ve Banka Hukuku Haftası**, 27 Nisan- 3 Mayıs 1959, Tebliğler-Müzakereler- Yabancı Dilde Hülasalar, s. 226.

içerisindeki yüzde olarak ağırlığı, frigorifik taşımacılık yapıp yapmadığı, azami olarak kamyon/trey başına fiyat olarak ne kadarlık mal taşıdığı, hangi araçları kullandığı (kamyon, trey) gibi bilgiler, sigorta şirketi tarafından bilinmelidir<sup>376</sup>.

LSGŞ m. 7.'de<sup>377</sup> sigortalının, rizikonun değerlendirilmesini etkileyebilecek bütün ayrıntıları kendiliğinden sigorta şirketine iletme zorunda olduğu düzenlenmiştir. Sigortalının bu yükümlülüğü, sigorta şirketi veya temsilcisi tarafından bu ayrıntıların bilindiği kabul edilse bile mevcuttur (LSGŞ m. 7).

Eğer sigorta başkası hesabına veya sigortalının vekili tarafından akdedilmiş ise, sigortalının veya vekilinin bildiği ayrıntılar veya bilinmesi gerekenler aynı şekilde sigorta şirketine de bildirilecektir (LSGŞ m. 7/2). Her türlü örtbas, hile, yanlış beyan sigortayı geçersiz kılar ve sigortalıya prim iadesi söz konusu değildir (LSGŞ m. 7).

Ayrıca sigortalı, primlerin hesaplanmasında gerekli olan bilgileri sigorta şirketine temin etmekle yükümlüdür (LSGŞ m. 9). Hataların ve unutulmuş bilgilerin sigortalı tarafından fark edildiği anda düzeltilme mecburiyeti vardır (LSGŞ m. 9/2). Sigorta şirketi, sigortalının, sigorta hükümlerine ilişkin bütün belgelerini kontrol etmek hakkını haizdir (LSGŞ m. 9/2). Ancak, bu şekilde elde edilmiş bilgileri büyük bir gizlilik içinde incelemekle yükümlüdür (LSGŞ m. 9/2).

### 3.3.8.2.2. Görevin ihlali

Sigorta ettiren kimse sorulduğu halde susmuş veya eksik ya da gerçeğe aykırı beyanlarda bulunmuş ise, gerçeğe vakıf olmayan sigortacı sözleşmeden cayabilir, ancak sigortacı gerçeği öğrendiği tarihten itibaren bir ay içinde cayma hakkını<sup>378</sup> kullanmamış ise, bu hak düşer (TTK m. 1290/1).

Sigorta ettiren bu yükümlülüğü, icrai ve ihmâli olarak yerine getirmemektedir. İcrai olarak yükümlülüğe aykırı fiil “sorulduğu halde susmuş veya eksik ya da gerçeğe aykırı beyanlarda bulunmuş” ifadesinde iki şekilde düzenlenmiştir: İlki eksik beyan,

<sup>376</sup> KAHYA, CMR, s. 119.

<sup>377</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 122.

<sup>378</sup> Cayma hakkı, “borçlanma işlemine münhasır dolaylı (endirekt) etkileri bulunan dönme hakkının, geniş anlamda tasarruf işlemine dolaysız (direkt) bir güçle etkili kılınmış türüdür” (Rona SEROZAN, **Sözleşmeden Dönme**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul 2007, s. 137).

ikincisi gerçeğe aykırı beyan. İhmâli olarak yükümlülüğe aykırı fiil ise “sorulduğu halde susmuş..” ibaresi ile, “susma” şeklinde düzenlenmiştir.

Kanunda sigortacının, sözleşme yapılırken kendisine bildirilmemiş hususu öğrendiği “an”a ilişkin bir ifade bulunmadığı için, sigortacının bu görevin ihlâl edildiğini öğrenmesi, rizikonun gerçekleşmesinden önce veya sonra olabilir<sup>379</sup>.

Sigorta ettiren bu görevini ihlâl eder ise, sigortacı cayma hakkını kullanabilir. Cayma, sözleşmenin hükümlerini geriye etkili olarak, baştan itibaren ortadan kaldırır<sup>380</sup>. Yargıtay da bu yönde bir kararında<sup>381</sup>, sözleşmeden dönmenin, fesih bildiriminden farklı olarak sözleşmenin kuruluş anından başlayarak geriye doğru sonuçlar doğuran bir irade açıklaması olduğunu ifade etmiştir. Kararın devamında “TTK m. 1290’da bu hakkın bir ay içinde sigorta ettirene bildiriminden değil, “kullanılmasından” söz etmektedir. Bundan dolayıdır ki, bu hak ilgili hususun öğrenildiği tarihten bir ay içinde kullanılmalı, yani muhatabın bilgisine ulaştırılmak üzere dışa vurulmalıdır. Yasa metninin yazılış biçimi ve sözleşmeden cayma kavramının özü, böyle bir yorumu zorunlu kılmaktadır” açıklamaları ile cayma hakkının bir ay içinde kullanılması gerektiği yönünde görüş belirtilmiştir<sup>382</sup>.

Sigorta ettiren kimse kötü niyetli ise, sigortacı prime hak kazanır (TTK m. 1290/1). Böylelikle, sigorta ettirenin iyi niyetli olması durumunda, sigortacının prime hak kazanamayacağını söyleyebilmek mümkündür.

Sigortacı cayma hakkını, -öğrendiği tarihten itibaren- bir ay içerisinde kullanmalıdır. Bu süre hak düşürücü bir süredir. Sözleşmeden cayma hakkını bu süre içerisinde kullanmaz ise, daha sonra kullanamaz. Cayma hakkını doğuran gerçek,

<sup>379</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 226.

<sup>380</sup> ÖZTAN, s. 123; KENDER, Sigorta Hukuku, s. 226; MEMİŞ, Riziko, s. 157.

<sup>381</sup> Yarg. 11. HD, E. 1999/6585, K. 2000/328, T. 25.1.2000, YKD, C. 26, S. 4, Nisan 2000, s. 560-562; Rayegân KENDER, “Sigorta Sözleşmesine Dair Bazı Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, **SHD**, Y. 2003, S. 1, s. 43 (Yargıtay Kararları).

<sup>382</sup> KENDER “hakkın kullanılması” ifadesinden iki anlamın çıkarılabileceğini belirtmiştir. Bunlardan ilki cayma beyanının sigorta ettirene yöneltilmesi; ikincisi ise, bu beyanın hüküm doğurması için muhatabına ulaşmasının sağlanmasıdır. TTK m. 1290 hükmünün amacı düşünüldüğünde ilk yorumun kabulü daha yerinde ve isabetlidir. Burada, sigorta ettiren kendisine kanunen yüklenmiş görevi yerine getirmemiştir. Dolayısı ile madde yorumlanırken sigorta ettirenin korunması düşüncesi veya endişesi söz konusu olmamalıdır (KENDER, Yargıtay Kararları, s. 44).

sigortacının yetkili kişilerince öğrenilmeli ve cayma hakkı da sigortacının yetkili kişilerince kullanılmalıdır<sup>383</sup>.

### **3.3.8.3. Rizikoyu ağırlaştırmama –ağırlaşan rizikonun ihbarı görevi**

#### **3.3.8.3.1. Rizikoyu ağırlaştırmama görevi**

Sigorta ettiren/sigortalının rizikoyu ağırlaştırmama ve ağırlaşmış ise ağırlaşmayı ihbar etme görevleri bulunmaktadır. Rizikoyu ağırlaştırmama görevi sadece subjektif riziko ağırlaşmasını kapsamaktadır<sup>384</sup>. Bu durum, TTK m. 1291/1’de yer alan “Sigorta ettiren kimse sigortacının muvafakati olmaksızın sigortalı, malın yerini veya mukavele zamanındaki halini değiştirdiği takdirde...” ifadelerinden çıkarılmaktadır. Ancak bu hüküm, mal sigortaları için kullanılmıştır. Kıyasen sorumluluk sigortalarına da uygulama mecburiyeti söz konusudur.

Objektif riziko ağırlaşmasında ise, sigorta ettirenin/sigortalının ihbar görevi ve dolayısı ile objektif riziko ağırlaşması neticesinde TTK m. 1291 kapsamında sigortacının sözleşmeyi fesih hakkı bulunmamaktadır.

#### **3.3.8.3.2. Ağırlaşan rizikonun ihbarı görevi**

Sigorta ettirene rizikoyu ağırlaştırmama görevinin yanı sıra, rizikonun ağırlaştığını ihbar görevi de yüklenmiştir. TTK’da, sözleşmenin süresi içerisinde rizikonun ağırlaştığını ihbar görevi 1291’inci maddede düzenlenmiştir. Bu hükme göre, sigorta ettiren kimse, sigortacının muvafakati olmaksızın sigortalı malın yerini veya sözleşme zamanındaki halini değiştirdiği takdirde, bu değişiklik sözleşmenin yapıldığı anda mevcut olduğu halde sigortacının sigorta sözleşmesini yapmamasına veya daha ağır şartlarla yapmasına sebep olacak mahiyette ise, sigortacı sözleşmeyi feshedebilir (f. 1). Eğer bu belirtilen değişikliği yapan kimse, bu durumu sekiz gün içerisinde bildirmiş ve sigortacı ihbar tarihinden itibaren sekiz gün içinde fesih hakkını kullanmamışsa, sigortanın hükmü devam eder (f. 2).

---

<sup>383</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 158.

<sup>384</sup> MEMİŞ, Riziko, s. 166.

Bu hüküm ile sigorta ettirene ihbar görevi yüklenmiş ve ihbar görevinin yerine getirilmesine ve getirilmemesine hukuki sonuç bağlanmıştır. Buradaki ihbar görevi, rizikonun ağırlaştığını sigortacıya ihbar etme görevidir. Ancak her türlü riziko ağırlaşması bu yükümlülük kapsamında değildir. Sigorta ettirenin ihbar yükümlülüğünün doğması için bu ağırlaşmanın “sigortacının sigorta sözleşmesini yapmamasına veya daha ağır şartlarla yapmasına sebep olacak mahiyette” olması gereklidir.

Taraflarca, TTK’da düzenlenen bu hüküm, sigorta ettirenin zararına olarak sözleşme ile değiştirilemez, değiştirilirse kanun hükümleri uygulanır (TTK m. 1264/4). Bu hüküm ile birlikte, sigortacıya sözleşmeyi feshetmekten başka sürprim talep etme hakkı tanınmasında bir sakınca bulunmamaktadır<sup>385 386</sup>.

LGŞ’de ihbar 7’nci maddede “fesih” başlığı altında düzenlenmiştir. Bu hükme göre taraflardan her biri, herhangi bir zamanda, on beş gün önce ihbarda bulunmak şartıyla fesih hakkını kullanabilir (eğer 7 nolu bu hüküm sözleşmeden çıkarılmış ise süre yedi gün olacaktır). Bu ihbar mektubu, sigortalının, sigorta şirketinin ya da acentenin bilinen en son adresine iadeli taahhütlü posta yolu ile gönderilmelidir. Fesheden taraf sigortalı ise, sigortacılar kısa vade veya kazanılmış primden hangisi yüksekse onu alacaktır. Fesheden tarafın sigortacı olması halinde ise, gün esaslı veya kazanılmış primlerden hangisi daha yüksekse o alınacaktır<sup>387</sup>.

LSGŞ’de sözleşmenin devamı aşamasında ihbar yükümlülüğü “rizikonun ağırlaşması” başlığı altında m. 8/1’de düzenlenmiştir. Bu hükme göre “Şayet sigortalı, rizikoda bir ağırlaşmaya meydan verirse, sigorta şirketi artık gelecekte sözleşme ile bağlı değildir. Bununla birlikte, şayet rizikodaki ağırlaşma sigortalının marifeti ile olmamışsa, işbu şahıs ağırlaşmadan haberdar olur olmaz durumu sigorta şirketine

---

<sup>385</sup> AYLİ, Prim, s. 27.

<sup>386</sup> TTK’da sigortacıya bu imkânı sağlayacak herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. TTK m. 1291 sadece fesih hakkını ifade etmektedir. Ancak sürprim imkânı sigorta ettiren zararına değil, aksine yararındır. Böylelikle sigortacıya böyle bir hakkın, sigorta ettirene de böyle bir imkânın tanınmasında bir sakınca bulunmamaktadır.

<sup>387</sup> KAHYA, CMR, s. 83.

bildirmekle mükelleftir; aksi halde teminat, rizikonun ağırlaştığı andan itibaren sona erer. Rizikonun ağırlaşması, bir sürprimin ödenmesini icap ettirir”<sup>388</sup>.

### 3.3.8.3.3. Görevin ihlâli

Rizikonun ağırlaşmasına neden olan kimse, bu durumu sekiz gün içerisinde bildirmişse, sigortacı ihbar tarihinden itibaren sekiz gün içinde fesih hakkını<sup>389</sup> kullanmalıdır. Bu süre içerisinde kullanmaz ise, daha sonra kullanamaz ve sözleşme devam eder (TTK m. 1291/2).

Görüldüğü gibi burada, sigortacıya fesih hakkı tanınmıştır. Akit öncesi ihbar görevinde ise, cayma hakkı tanınmıştı ve bu hakkın kullanılması sözleşmeyi baştan itibaren etkilemekte idi. Fesih hakkının kullanılması ile sözleşme ilişkisi baştan itibaren değil, feshin hüküm doğurduğu andan sonrası için ileriye dönük olarak son bulur ve o ana kadar sözleşmeden doğmuş olan karşılıklı haklar ve borçlar ortadan kalkmaz<sup>390</sup>. Ayrıca fesih hakkı, riziko gerçekleştikten sonra da kullanılabilir<sup>391</sup>.

Sigorta ettiren kimse değişiklik keyfiyetini sigortacıya ihbar etmediği halde dahi sigortacı bu değişikliği öğrendikten sonra sekiz gün içinde feshetmez veya sigorta primini tahsil etmek gibi sigorta hükmünün devamına razı olduğunu gösteren bir harekette bulunursa fesih hakkı düşer (TTK m. 1291/3).

### 3.3.8.4. Rizikonun gerçekleşmesi halinde ihbar mükellefiyeti

Rizikonun gerçekleşmesinin erken ihbar edilmesinin sigortacı açısından yararlı sonuçları vardır. Örneğin zararı azaltmak için gerekli tedbirleri alabilir, kusuru ve kastı tespit edebilir, üçüncü kişilere rücu imkânı varsa bunun delillerini toplayabilir, bunlar

<sup>388</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 122.

<sup>389</sup> Fesih, “sürekli bir sözleşme ilişkisini ileriye doğru (ex nunc) sona erdiren bir olumsuz (bozucu) yenilik doğuran hak ya da işlemdir” (SEROZAN, s. 115).

<sup>390</sup> ÜNAN, Görev, s. 102; KANER, Tehlike, s. 319.

<sup>391</sup> KANER, Tehlike, s. 319.

hakkında dava açabilir, ihtiyati haciz kararı alabilir, zararın gerçek miktarını tespit edebilir<sup>392</sup>.

TTK'da rizikonun gerçekleşmesinden sonraki ihbar mükellefiyeti 1292. maddede düzenlenmiştir. Bu hükme göre sigorta ettiren, sigortanın konusunu teşkil ettiği rizikonun gerçekleştiğini haber aldığı tarihten itibaren beş gün içinde sigortacıya haber vermeye mecburdur<sup>393</sup>. Bu süre, üçüncü kişinin sigortalıya karşı dava açması halinde sigortacıyı sigortalının müdafaasına yardım etmeye mecbur tutan sorumluluk sigortalarında, sigortalının tebligat üzerine davayı öğrendiği; sigortalının üçüncü kişiye vereceği tazminatın sigortacı tarafından ödenmesine ait mesuliyet 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 (TTK m. 1292/1). TTK'da düzenlenen bu hüküm, sigorta ettirenin zararına olarak sözleşme ile değiştirilemez, değiştirilirse kanun hükümleri uygulanır (TTK m. 1264/4).

Birden çok sigortalarda, sigorta ettiren kimse birinci fıkrada belirli süre içinde sigortacılardan her birine gerek hasar keyfiyetini ve gerekse aynı menfaat hakkında yaptığı sigorta sözleşmelerini bildirmeye mecburdur (TTK m. 1292/2).

Sigorta ettiren kimse kasten ihbarda bulunmamış ise, sigorta haklarını kaybeder (TTK m. 1292/3). Sigorta ettiren kimsenin kusuru halinde, kusurun ağırlığına göre sigortacının ödemekle mükellef olduğu bedel indirilebilir (TTK m. 1292/3). Tarafların bu durumun aksini sözleşmede kararlaştırmaları halinde bu şartlar hükümsüz olacaktır (TTK m. 1264/3).

Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiğini öğrenmesine rağmen ihbar görevini beş gün içerisinde yerine getirme imkânı bulamayabilir. Böyle bir durumda, sigorta ettirenin sigortacının haberdar edilmemesi hususundaki kusuru derecesine bakılır ve kusuru oranında sigortacının ödeyeceği sigorta tazminatından indirim yapılır<sup>394</sup>. Sigorta

---

<sup>392</sup> ARSEVEN, s. 140.

<sup>393</sup> Bu konuda bk. Yarg. 11. HD., E. 1995/6257, K. 1995/7434, T. 12.10.1995 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 1981/11-34, K. 1982/870, T. 2.11.1982 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>394</sup> BOZER, 2007, s. 92-93.

ettirenin kasdı veya ağır kusuru var ise, sigortadan doğan haklarını kaybeder ve sigorta tazminatını talep edemez<sup>395</sup>.

TTKT’de bildirim yükümlülüğü sorumluluk sigortaları için özel bir hükümde ayrıca düzenlenmiştir. Bu hükme göre, sigortalı sorumluluğunu gerektirecek olayları, bir hafta içinde sigortacıya bildirir (m. 1475/1). Sigortalı kendisine yapılan istemi, sözleşmede başka bir başlangıç tarihi öngörülmemişse, istem tarihinden itibaren bir hafta içinde sigortacıya bildirir (m. 1475/2). Bu bildirim yapılmaması veya geç yapılması, ödenecek tazminatta veya bedelde artışa neden olmuşsa, kusurun ağırlığına göre, tazminattan veya bedelden indirim yoluna gidilir (TTKT m. 1475/3<sup>396</sup>; m. 1446/2). Sigortacı, rizikonun gerçekleştiğini daha önce fiilen öğrenmişse, bu indirim imkânından yararlanamaz (TTKT m. 1475/3; m. 1446/3).

LGŞ m. 8’de, sigortalıdan eşya ve mallarla ilgili olarak herhangi bir tazminat talebinde bulunulması ihtimalinin olduğu bir olayda, sigortalının en kısa zamanda durumu detaylı olarak sigortacılara bildirmesi gerekliliği ifade edilmiştir. Ayrıca, herhangi bir hasar meydana geldiğinde ve şoför, hamile senedini ve gönderilen veya gönderilenler tarafından tanzim edilmiş veya edilecek olan bilumum hasar tespit tutanak veya tutanaklarını imzalamadan önce, mutlaka ilişikteki o bilgiye en yakın yetkili sigorta şirketi temsilciliklerine veya listede yoksa Lloyd’s temsilciliklerinden birine derhal ihbar edileceği ve eksper talebinde bulunarak gerekli önlemlerin alınacağı belirtilmiştir<sup>397</sup>.

LSGŞ m. 10’da, “hasar halinde sigortalının mükellefiyeti” başlığı altında, sigortalının, haberdar olduğu bütün hasarları veya kendisine yöneltilen tazminat taleplerini gecikmeksizin sigorta şirketine bildirmekle, hasarın ayrıntılarını tespit etmede ve haksız iddiaları reddetmede ona yardımcı olmakla ve talimatlarına uymakla yükümlü ve herhangi bir hırsızlık veya trafik kazası halinde durumu derhal polise ihbar ile, zabıt tutturmak zorunda olduğu düzenlenmiştir<sup>398</sup>.

---

<sup>395</sup> BOZER, 2007, s. 92-93.

<sup>396</sup> TTKT m. 1475/3: “Bildirim yükümlülüğünün ihlâli halinde, 1446 ncı maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları hükümleri kıyas yolu ile uygulanır”.

<sup>397</sup> KAHYA, CMR, s. 83-84.

<sup>398</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 123.

### 3.3.8.5. Koruma tedbirleri alma görevi

Koruma mükellefiyetleri, borç ilişkisinde yer alan ve asli edim ile yan edimler (ve tali edimler) dışında kalan, aynen ifası talep edilemeyen ve kanundan doğan yükümlülüklerdir<sup>399</sup>. Bir mükellefiyetin kusurlu ya da kusursuz şekilde ihlâli bir hakkın iktisap ya da zıyaı sonucunu doğurur ise, bu mükellefiyetler görev olarak adlandırılır<sup>400</sup>.

Sigorta ettiren kimse zararı önlemeye, azaltmaya ve hafifletmeye yarayacak tedbirleri almakla yükümlüdür (TTK m. 1293/1). Sigortacı, alınan bu tedbirlerden doğan masrafları, tedbirler faydasız kalmış olsa bile ödemelidir (TTK m. 1293/1). Ancak sigorta, menfaat değerinin tamamına karşılık gelmiyorsa, bu masraflar ancak sigorta bedelinin menfaat değerinin tamamına olan nispetine göre ödenir. Sigorta ettirenin kusuru halinde, kusurun ağırlığına göre sigortacının ödemekle yükümlü olduğu bedel indirilebilir (TTK m. 1293/1).

Sigorta ettiren kimse kasten koruma tedbirleri alma yükümlülüğünü yerine getirmemiş ise, sigorta haklarını kaybeder (TTK m. 1293/2; 1292/3). Sigorta ettiren kimsenin kusuru halinde, kusurun ağırlığına göre, sigortacının ödemekle yükümlü olduğu bedel indirilebilir (TTK m. 1293/2; 1292/3).

Koruma tedbirleri, zıya ve hasar gerçekleştikten sonra, zararı önlemeye, azaltmaya, hafifletmeye yönelik gerekli çabayı harcamak ve tedbirleri almak, üçüncü kişiye karşı rücu hakları varsa bunları teminat altına almak ve hususta gerekli delilleri toplamaktır<sup>401</sup>. TTKT’de de bu yönde “Zarar gören mal ve zararın gerçekleştiği yerde değişiklik yapmama” başlığı altında bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeye göre sigorta ettiren, hasarın saptanmasından önce, hasar konusu yerde ve malda, hasar sebebinin veya zarar miktarının belirlenmesini güçleştirecek veya engelleyecek bir değişiklik yapamaz; meğer ki, bu değişiklik sigortacının onayı veya zararı azaltma amacı ile yapılmış olsun (m. 1471, f. 1). Yükümlülüğün kasıtlı ihlâlinde, sigortacı tazmin borcundan kurtulurken, kusurlu ihlâlde, ihlâl ile zarar miktarının arasında

<sup>399</sup> KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, s. 21-22; KANER, Tehlike, s. 308.

<sup>400</sup> KANER, Tehlike, s. 308.

<sup>401</sup> ARSEVEN, s. 145; KAYA, CMR Sigortası, s. 818.

nedensellik bulunması halinde, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirimde gidilir (m. 1471, f. 2)<sup>402</sup>.

Sigorta ettirenin bu yükümlülüğünün makul bir ölçü içerisinde yorumlanması gerekmektedir, yani sigorta ettirenden, sigorta malı kurtarması için kendisini tehlikeye atması beklenemez<sup>403</sup>.

LSGŞ m. 10'a göre sigortalı, hasar halinde, malların kurtarılması ve muhafazası için bütün tedbirleri derhal almakla ve zararı sınırlamaya özen göstermekle yükümlüdür. Bu hususlar için sigorta şirketi bizzat müdahalede bulunabilir. Ayrıca sigortalı, herhangi bir hırsızlık veya trafik kazası halinde durumu derhal polise ihbar ile, zabıt tutturmak mecburiyetindedir (LSGŞ m. 10).

### **3.4. Himayenin Muacceliyeti**

#### **3.4.1. Kavram**

Borcun muaccel olması, borçlunun edimini<sup>404</sup> ifa ile yükümlü olması ve alacaklının da ediminin ifasını talep edebileceği zamanın geldiğini ifade etmektedir<sup>405</sup>.

Muacceliyet, temerrütten farklı bir kavramdır. Muaccel bir borcun borçlusu, alacaklının ihtarı ile temerrüde düşer (BK m. 101).

#### **3.4.2. Sigorta bedelinin muaccel olacağı an**

Sigorta hukukunda sigortacının ana borcu riziko taşıma borcudur. Yani poliçede belirlenen riziko/rizikoların gerçekleşmesi durumunda, sigortacı, riziko neticesinde ortaya çıkan zararı sigorta himayesinin sınırları çerçevesinde tazmin ile yükümlüdür. Sigortacının bu şekildeki sigorta bedelini ödeme borcunun ne zaman başlayacağını

<sup>402</sup> TTKT m. 1485/1 uyarınca bu hüküm sorumluluk sigortalarına da uygulanır.

<sup>403</sup> BOZER, 1981, s. 126.

<sup>404</sup> “Edim”, “borç ilişkisine dayanarak alacaklının borçludan talebe yetkili olduğu, borçlunun da yerine getirmek zorunda bulunduğu davranış”tır (EREN, s. 89).

<sup>405</sup> İnci KANER, “Sigortacının Sigorta Tazminatını Ödeme Borcunda Temerrüdü ve Munzam Zarar Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler- Tartışmalar, XVIII, 22 Haziran 2001, s. 3 (Muacceliyet).

tespiti gereklidir. Ayrıca muacceliyetin başlangıcı, zamanaşımı ve temerrüt<sup>406</sup> açısından önem arz etmektedir.

BK'da, borcun muacceliyeti hususunda kesin bir süre belirlenmediği veya işin mahiyetinden böyle bir sürenin varlığı anlaşılmadığı takdirde, borcun hemen ifa ve derhal icrasının talep edilebileceği düzenlenmiştir (BK m. 74). Ancak TTK'da, BK'daki bu hükümlerden farklı olmakla birlikte, bazı sigorta türleri için bu konuda ayrı düzenlemeler yer almaktadır (m. 1299; 1332; 1441, 1336). Ancak CMR sigortasına (BK'ya ve TTK'daki diğer hükümlere göre daha özel nitelikte olan), mal sigortasına ilişkin hükümler uygulanacağı için, bu konuda TTK m. 1299 dikkate alınacaktır. Bu hükme göre, sigorta bedelini ödeme borcu, karada ve iç sularda taşıma rizikolarına ait sigortalar dâhil, bütün mal sigortalarında, rizikonun gerçekleştiğinin sigortacıya ihbar borcununun 1292'nci madde hükmünce doğduğu tarihte muaccel olur (TTK m. 1299/1). Bu hükme dayanarak, sigorta bedeli ihbar görevinin doğduğu anda muaccel olacağını ifade etmek mümkündür. Muacceliyet, ihbar yapılmadan, ihbar yükümlülüğünün doğduğu anda gerçekleşmektedir<sup>407</sup>.

Tarafların bu hükmün aksine düzenleme yapmaları mümkündür; ancak bu düzenleme, sigorta ettirenin aleyhine olmamalıdır (TTK m. 1264/4). Hüküm bu şekilde olmakla birlikte, hangi durumların sigorta ettirenin aleyhine olacağını bazı hususlar açısından irdelemek gereklidir. Bunlardan ilki, TTK m. 1299 ve diğer hükümlerde düzenlenmiş olan talep hakkını ileri atan sözleşme şartlarıdır. **KANER**, bu şekilde talep hakkını ileri atan sözleşme şartlarının, sigorta ettirenin zararına olduğu düşüncesine dayanarak hükümsüz olduğunu ileri sürmektedir<sup>408</sup>.

İkinci husus ise, ilk durumla bağlantılı olarak, çeşitli sigorta türlerine ilişkin bazı genel şartlarda muacceliyet zamanını taraflar kararlaştırmadıkları sürece, tazminat miktarının hakem-bilirkişi<sup>409</sup> raporunun taraflara tebliğine erteleyen kayıtlara ilişkindir.

<sup>406</sup> BK m. 101'de muaccel bir borcun borçlusunun alacaklının ihtarı temerrüde düştüğü ifade edilmiştir.

<sup>407</sup> Aynı yönde görüşler için bk. Rayegân KENDER, "Sigorta Tazminatının Muacceliyeti Meselesi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler Tartışmalar, 8-9 Mayıs 1992, s. 91 (Muacceliyet) (yazar, ihbarın yapılmış olması şartının kanunda yer almadığını ifade etmektedir).

<sup>408</sup> KANER, Muacceliyet, s. 5.

<sup>409</sup> Hakem-bilirkişi, tarafların hukuki ihtilafın çözümünü değil, ihtilafın çözümüne temel teşkil edecek önemli elemanlarının bir üçüncü kişi tarafından bağlayıcı olarak tespit edilmesi hususunda anlaştıkları usuldür (Yavuz ALANGOYA, **Medeni Usul Hukukumuzda Tahkimin Niteliği ve Denetlenmesi**,

Örneğin, eski yangın sigortası genel şartları m. 18/h şu şekildedir: “Taraflar tazminat miktarı hususunda anlaşamadıkça, alacak ancak hakem-bilirkişi kararı ile muaccel olur ve zamanaşımı kesin raporun taraflara tebliği tarihinden evvel işlemeye başlamaz. Meğer ki hakem-bilirkişilerin tayini ile TTK m. 1292 deki ihbar müddeti arasında 2 yıllık süre geçmiş olsun”.

**KENDER**, genel şartlardaki bu hükmün, sigorta ettirenin aleyhine olduğu, dolayısıyla geçerli olamayacağı düşüncesindedir<sup>410</sup>. Bu düşüncesinin dayanağı olarak iki hususu dikkate almıştır. Bunlardan ilki, riziko gerçekleştiğinde, sigortalının en kısa zamanda sigorta tazminatını elde etmesi ihtiyacı, ikincisi ise, sigortacının, riziko gerçekleştiğinde, bunun sigorta teminatı dâhilindeki rizikonun sonucu olup olmadığının ve sigorta himayesinin kapsamının tayin edilebilmesi için gerekli bilgi ve belgelere sahip olması ihtiyacı ve gereğidir<sup>411</sup>.

**TÜRK**, bu hususu iki açıdan el almaktadır. Öncelikle, zamanaşımı açısından sigorta tazminatı alacağının hakem-bilirkişi raporunun düzenlenmesi veya tebliğiyle muaccel kılınması, zamanaşımının başlangıcını da aynı ölçüde erteleyeceği ve böylece zamanaşımı süresini uzatacağı için, sigorta ettirenin zararına olmayacağı görüşündedir<sup>412</sup>. Muacceliyet açısından ise, aynı erteleme sigorta tazminatının ödenmesini geciktireceği için, sigorta ettiren zararına sayılabileceği, yasaların yalnız “lafzıyla” değil, aynı zamanda “ruhuyla” uygulandığını, böylelikle sigorta tazminatı alacağını –makul bir süre içinde sonuçlandırmak şartı ile- miktarının belirlendiği tarihte

---

İstanbul 1973, s. 4; Saim ÜSTÜNDAĞ, **Medeni Yargılama Hukuku**, C. II, Kanunyolları ve Tahkim, Yeniden Gözden Geçirilmiş 3. Bası, İstanbul 1977, s. 138; Gülgün ILDIR, **Alternatif Uyuşmazlık Çözümü Medeni Yargıya Alternatif Yöntemler**, Ankara 2003, s. 64; Mustafa ÖZBEK, **Alternatif Uyuşmazlık Çözümü**, Ankara 2004, s. 170-171 (Alternatif Uyuşmazlık 1); Ziya AKINCI, **Milletlerarası Tahkim**, Ankara 2007, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, s. 36 (Tahkim); Muharrem BALCI, **İhtilafların Çözüm Yolları ve Tahkim**, İstanbul 1999, s. 105).

Hakem-bilirkişiler hakemlerden farklıdır. Hakem-bilirkişiler uyuşmazlığı doğrudan çözmezler, aksine uyuşmazlığın mahkeme veya tahkim yargılamasında hakemler önünde çözümüne yardımcı olurlar (Hakan PEKCANITEZ/ Oğuz ATALAY/ Muhammet ÖZEKES, **Medeni Usul Hukuku**, 7. Bası, Ankara 2008, s. 673).

Sigorta Hukukunda riziko gerçekleştikten sonra taraflar arasında hasarın miktarı konusunda uyuşmaya varılmadığı durumda sigortacı ile sigorta ettiren hakem-bilirkişi seçerler (BOZER, 2007, s. 82).

<sup>410</sup> KENDER, Muacceliyet, s. 88, 91.

<sup>411</sup> KENDER, Muacceliyet, s. 88.

<sup>412</sup> Hikmet Sami TÜRK, “Sigortacının Temerrüdü Ne Zaman Başlar?”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XII**, Bildiriler-Tartışmalar, 28-29 Nisan 1995, s. 204.

muaccel kılmanın sigorta ettirenin zararına sayılmaması gerektiği ve sonuç olarak tazminat miktarının hasar miktarının hakem-bilirkişilerce saptandığı ya da hakem-bilirkişi raporunun taraflara tebliğ edildiği tarihte muaccel olacağına yönelik kayıtların geçerli olacağı görüşündedir<sup>413</sup>.

**BOZER**, eski yangın sigortası genel şartlarında yer alan hükmün (16.3) zamanaşımını rizikonun gerçekleştiğinin öğrenildiği tarihten daha sonraya götürüldüğünden dolayı sigortalı lehine olması nedeni ile geçerli olduğu görüşündedir<sup>414</sup>.

Yargıtay bir kararında, muacceliyet tarihini hakem-bilirkişi raporunun alınmasına bağlayan hükmün sigortalı yararına olduğunu, çünkü sigorta şirketinin artık 1299. maddedeki kanuni muacceliyet tarihine ve zamanaşımının bu tarihten başladığı hususuna dayanarak zamanaşımının geçtiğini ileri süremeyeceğini ifade etmektedir<sup>415</sup>. Başka bir kararında da “TTK. nun 1264/4. maddesinde, yasal muacceliyet tarihini tesbit eden 1299. madde hükmünün, sigortalı zararına sözleşme ile değiştirilemeyeceği hususunun yer aldığı görülmektedir. O halde, bu madde hükmüne göre sigortalı zararına olmayan, özellikle yararına olan değişiklikler geçerli olacaktır. O halde bu aşamada sigorta poliçesinin (16/g ve h) maddesindeki muacceliyet tarihini hakem - bilirkişi raporunun alınmasına bağlayan hükmün sigortalı zararına mı, yoksa yararına mı olduğunun saptanması gerekmektedir. İşbu davadaki olayın gözlenmesinden dahi bunun sigortalı yararına bir hüküm olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü, sigorta şirketi artık 1299. maddesindeki yasal muacceliyet tarihine ve zamanaşımının bu tarihten başladığı hususuna dayanarak zamanaşımının geçtiğini ileri süremeyecektir. Bunun sonucu olarak genel şartların (16/g ve h) maddesi gereğince de zamanaşımı geçmemiş olduğundan, poliçe genel şartlarının (16/g ve h) maddesindeki hükmün davacı sigortalı zararına olmayıp, aksine yararına olduğunun ve bunun doğal sonucu olarak da, TTK. nun

---

<sup>413</sup> TÜRK, s. 204.

<sup>414</sup> BOZER, 1965, s. 148, dñn. 74.

<sup>415</sup> Yarg. HGK, T. 3.1.1982, E. 1981/ 11-34, K. 870; [Göner ERİŞ, **Açıklamalı ve İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu- Deniz Ticareti ve Sigorta**, Ankara 1990, s. 1248-49 (TTK)].

Bu yöndeki diğer kararlar Yarg. 11. HD, T. 18.1.1984, E. 5979, K. 115 (ilam olarak temin edilmiştir); Yarg. 11. HD. T. 6.3.1989, E. 4430, K. 1353 (ERİŞ, TTK, s. 1252-1254).

Aksi yöndeki karar Yarg. 11. HD, 17.6.1985, E. 2941, K. 3887 (ERİŞ, TTK, s. 1253).

1264/4. maddesi gereğince, geçerli bulunduğu kabulü gerekmektedir” açıklamasına yer vermiştir<sup>416</sup>.

TTKT m. 1427’de ise<sup>417</sup>, sigortacının himaye borcunun muacceliyeti ayrıca hükme bağlanmıştır: “Sigorta tazminatı veya bedeli, rizikonun gerçekleşmesinin ardısıra ve sigortacının edimine ilişkin araştırmalar bitince ve her halde 1446 ncı maddeye<sup>418</sup> göre yapılacak bildirimden otuz gün sonra muaccel olur (f. 2). Sigortacıya yüklenemeyen bir kusurdan dolayı inceleme gecikmiş ise süre işlemez (f. 2).

Araştırmalar, 1446 ncı maddeye göre yapılacak bildirimden başlayarak üç ay içinde tamamlanmamışsa; sigortacı, tazminata veya bedele sayılıp düşülmek üzere, poliçe bedelinin yüzde yirmibeşini avans olarak öder. Kısmî hasar halinde ve eksik sigortada avans poliçe bedelinin yüzde onbeşidir ( f. 3)”.

Tasarıdaki bu düzenleme yerindedir. Sigorta tazminatının araştırmalardan sonraki bir süreçte muaccel olması ve araştırmaların üç ay içinde tamamlanmaması halini de hükme bağlaması isabetli bir çözümdür. Böylelikle sigortacının “araştırma” sürecine dayanarak muacceliyet halini geciktirmesi ve hükmün kendisine tanıdığı bu imkânı kötüye kullanması engellenmiştir.

<sup>416</sup> Yarg. 11. HD., E. 1981/11-34, K. 1982/870, T. 2.11.1982 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>417</sup> Bu hükmün (TTKT m. 1427) gerekçesinde ise “Borçlar Kanununun 128 inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, ilke olarak, zamanaşımı süresi alacağın muaccel olduğu tarihten başladığından, alacağın ne zaman talep edilebilir olduğunun da açık bir şekilde hükme bağlanması gerekir. 6762 sayılı Kanunun 1299 uncu maddesinde sigorta tazminatının muacceliyeti rizikonun gerçekleştiğinin sigortacıya ihbar borcunun doğduğu tarihe, ihbar borcu ise rizikonun gerçekleştiğinin öğrenilmesine bağlanmıştır. Ancak, sigorta tazminatının muacceliyetine ilişkin olarak kendisine riziko ihbarı yapılan sigortacının da araştırma ve inceleme yapma hakkının bulunduğu unutulmamalıdır. Dolayısıyla, muacceliyet konusunda riziko ihbarı yarımda sigortacının edimine ilişkin araştırmaları da tamamlamış olması önemli bir kriterdir. Ancak, menfaatler dengesinin korunması açısından sigortacının incelemesine de bir süre sınırlandırması getirilmelidir. Bu sürenin zarar sigortalarında rizikonun gerçekleştiğinin ihbar borcunun doğduğu tarihten itibaren 30 gün, can sigortalarında ise araştırma yapılacak şeylerin kapsamının daha dar ve zarar sigortasına göre daha net olmasından dolayı 15 gün olarak öngörülmüştür. Ancak, menfaatler dengesinin korunması bakımından sigortacıya yüklenilemeyen nedenlerden dolayı incelemeler tamamlanamamışsa, örneğin gerekli evrakların sigorta ettiren veya sigortalı tarafından sigortacıya zamanın veya hiç verilmememesinde olduğu gibi, bu süreler işlemeyecektir. Diğer taraftan, sigortacı rizikonun gerçekleştiği kendisine ihbar yapılmadan öğrenmiş ise, muacceliyet için rizikonun gerçekleştiğine ilişkin ihbarın yapılmış olması da aranmamalıdır” açıklaması yapılmıştır.

<sup>418</sup> TTKT m. 1446: “(1) Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiğini öğrenince durumu gecikmeksizin sigortacıya bildirir.

(2) Rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirim yapılmaması veya geç yapılması, ödenecek tazminatta veya bedelde artışa neden olmuşsa, kusurun ağırlığına göre, tazminattan veya bedelden indirim yoluna gidilir.

(3) Sigortacı rizikonun gerçekleştiğini daha önce fiilen öğrenmişse, ikinci fıkra hükmünden yararlanamaz”.

### 2.4.3. Sigorta bedelinin ödeneceği kişi

Sigorta bedeli sigorta ettirene; sigorta ettiren ile sigortalının farklı kişi olması halinde sigortalıya ödenecektir. CMR sigortası açısından baktığımızda öncelikle, hem rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati olduğu için, hem de sigorta sözleşmesinin tarafı olarak karşı taraftan (sigortacıdan) edimin ifasını talep hakkını haiz olması nedeniyle sigorta bedelinin taşıyıcıya ödenmesi mümkündür. Üçüncü kişiye ödemenin yapılabilmesinin mümkün olup olmadığı hususunda **KENDER**, yukarıda belirttiğimiz “rizikonun gerçekleşmesi” hususundaki görüşü ile bağlantılı olarak, sorumluluk sigortasında “riziko gerçekleştikten, yani zarar gören tazminat talebinde bulunduktan sonra, sigortacının, sigorta ettirenin isteği ile zarar görene hak kazanmış olduğu tazminatı ödemek hakkına da sahip olduğu ve hatta buna mecbur olduğu görüşündedir. Ayrıca, sigorta ettirenin böyle bir talebi olmasa bile sigortacının zarar görene kazandığı tazminatı ödeyebileceğini belirtmiştir<sup>419</sup>.

**ÜNAN** da, önceden de değinildiği gibi, haklı taleplerin varlığı halinde, sigortacının riziko taşıma edimini doğrudan doğruya talep sahibine ödeme yaparak da yerine getirmesinin mümkün olduğunu ifade etmiştir<sup>420</sup>.

Bu açıklamalar kapsamında, sigortacının, sigorta bedelini, taşıyıcının sorumlu olduğu üçüncü kişiye (CMR sigortasında taşıtan, taşıma sigortacısı, mal sahibi, mal üzerinde menfaati bulunan diğer kişiler...) ödeyerek riziko taşıma borcunu yerine getirmesi mümkündür.

## 3.5. Himayenin Kapsamı

### 3.5.1. Genel olarak

CMR sigortasında sigortacının himaye borcu, diğer zarar sigortalarında olduğu gibi, azami bedel nispetince zararın giderilmesidir. TTKT’de de sigortacının, sözleşmede öngörülen rizikonun gerçekleşmesinden doğan zarardan veya bedelden sorumlu olduğu ayrıca hükme bağlanmıştır (m. 1409/1).

<sup>419</sup> KENDER, Mesuliyet Sigortası, s. 9.

<sup>420</sup> ÜNAN, Sorumluluk Sigortası, s. 25.

TTKT’de, sigortacının himaye borcunun kapsamı ayrıca düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre sigortacı, sorumluluk sigortası ile, aksine sözleşme 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 (m. 1473/1). Sigortalı aleyhine bir istem ileri sürüldüğünde, isteme ilişkin makûl giderler sigortacı tarafından karşılanır; sigorta bedelini aşan giderlerin ödenebilmesi için sözleşmede hüküm bulunmalıdır (TTKT m. 1474/1). Sigortacı, sigortalının istemi üzerine, giderler için avans vermek zorundadır (TTKT m. 1474/2).

Tazminatın kapsamını belirleyebilmek için de taşıyıcının sorumluluğu neticesinde ödemekle yükümlü olduğu bedelin tespiti gereklidir. Bu bedelin tespitinde öncelikle CMR hükümlerindeki durum irdelenecektir.

Taşıyıcının eşyanın zıyaı, hasarı ve gecikmesi neticesinde sorumluluğu doğduğunda ve söz konusu sorumluluktan kurtulma sebebinin bulunmaması durumunda, taşıyıcı meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlü olacaktır. Zıya, hasar ve gecikme yardımcı kişilerin veya alt taşıyıcıların davranışlarından doğmuş ise, taşıyıcı CMR m. 3 uyarınca bu kişilerin davranışlarından da sorumlu olduğu için, ortaya çıkan zararı CMR hükümleri kapsamında tazmin etmekle yükümlü olacak ve tazminat CMR hükümleri çerçevesinde hesaplanacaktır.

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

CMR hükümleri çerçevesinde zıya, hasar ve gecikmenin tazminininin BK m. 42/2 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 hesaplamaların düzenlenmesinden çıkarılabilmesi mümkündür. Böylelikle CMR’de düzenlenen

sorumluluk hallerinin neticesinde ortaya çıkan zararın tazmininin nakden yapılacağı söylenebilir<sup>421</sup>.

CMR kapsamında zıya ve hasar neticesinde ortaya çıkan zarar tazmin edilirken bizzat eşyanın kendisine gelen zarara bakılır<sup>422</sup>. Eşyanın zıya ve hasarı neticesinde başka zararlar da ortaya çıkabilir. Örneğin, gönderilenin bir kâr kaybı söz konusu olabilir. Böyle bir durumda zıya ve hasarın ortaya çıkardığı dolaylı zararın tazminin istenmesi kural olarak mümkün değildir<sup>423</sup>. Bununla birlikte, ileride göreceğimiz bazı özel durumlarda dolaylı zararın tazmini mümkün olabilir (CMR m. 26, 29).

### 3.5.2. Tazminatın hesaplanması

#### 3.5.2.1. Zıya ve hasar halinde

CMR hükümleri gereğince taşıyıcı, eşyanın tam-kısmi zıyaından ve hasarından (CMR m. 25/1) dolayı tazminat ödemekle yükümlü tutulursa, bu tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır (CMR m. 23/1). Eşyanın teslim alma yer ve zamanındaki değerinin ispat yükü talepte bulunana aittir<sup>424</sup>.

Eşyanın değeri borsa fiyatına göre belirlenir (CMR m. 23/2). Eğer taşınan eşyanın borsa fiyatı yoksa, tazminat geçerli piyasa fiyatına göre; eğer hem borsa fiyatı hem de piyasa fiyatı yoksa, aynı tür ve nitelikteki eşyanın mutad değerine göre belirlenir (CMR m. 23/2). Bunlar alternatif seçenekler değildir ve sıra ile uygulanması gereken adımlardır. Hükmün bu şekildeki atıflarına rağmen tarafların (gönderilen ile gönderen) belirlemiş oldukları bir değer mevcut ise, örneğin faturada bir değer belirlemişler ise, hâkim muhtemelen bu değeri dikkate alacaktır<sup>425</sup>. Hâkim, kriter olarak bunu kullansa dahi, tarafların belirlemiş oldukları bu değer kesin bir şekilde uygulanması gereken bir

<sup>421</sup> AYDIN, s. 111.

<sup>422</sup> AYDIN, s. 111.

<sup>423</sup> AYDIN, s. 111; AKINCI, CMR, s. 137 (yazar, zararın tam olarak karşılanması prensibinin kara taşıma hukukunda geçerli olmadığını ifade etmiştir).

<sup>424</sup> AYDIN, s. 118; aynı yönde bk. Kübra Yetiş ŞAMLI, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul 2008, s. 24.

<sup>425</sup> CLARKE, CMR, s. 270-271.

değer değildir<sup>426</sup>; gerçek değere yakın olduğu ölçüde tazminatın belirlenmesinde dikkate alınacaktır<sup>427</sup>. Eğer eşyanın gerçek değerinin açıklanamadığı bir durum söz konusu olursa, hâkim faturada belirtilen değere bakacaktır<sup>428</sup>.

Zıya halinde tazminatın hesaplanmasında öncelikle borsa fiyatı dikkate alınır. Borsa fiyatının eşyanın gerçek fiyatını yansıtıp yansıtmamasının bir etkisi olmamaktadır. Uygulanacak olan yine borsa fiyatıdır. Eşyanın başka bir yerdeki borsa fiyatı malın teslim alındığı yerde uygulanıyorsa, bu borsa fiyatının dikkate alınması mümkündür<sup>429</sup>.

Eşyanın borsa fiyatının bulunmadığı durumlarda tazminatın hesaplanmasında dikkate alınacak ikinci unsur ise piyasa fiyatıdır. Piyasa fiyatı hususu CMR’de aydınlatılmamıştır. Bu nedenle “piyasa” kavramından ne anlaşılması gerektiği, konu hakkında geçerli olan genel kabule göre belirlenmelidir<sup>430</sup>.

Piyasa fiyatı, belirli bir ortamda, aynı tür ve nitelikteki eşyanın alım-satım işlemleri sonucunda ulaştığı ortalama değerdir<sup>431</sup>. Bu değer serbest piyasada arz ve talebin karşılaşması sonucu doğal olarak ortaya çıkar<sup>432</sup>. Ancak bir eşyanın birden fazla piyasa değeri bulunabilir<sup>433</sup>. Böyle bir durumda hangi piyasa değerinin dikkate alınacağı sorunu ortaya çıkabilir. Taşınan eşyanın alım-satımının kimler arasında olduğu belirli ise, söz konusu sözleşme, eşyanın değerinin hangi piyasa değerine göre belirleneceği hususunda yardımcı olur<sup>434</sup>.

---

<sup>426</sup> AYDIN, s. 116.

<sup>427</sup> AYDIN, s. 116.

<sup>428</sup> CLARKE, CMR, s. 271.

<sup>429</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, 154; ÖZDEMİR, s. 141; AYDIN, s. 114; ŞAMLI, s. 24.

<sup>430</sup> CLARKE, CMR, s. 271, AYDIN, s. 114.

<sup>431</sup> Sabih ARKAN, “Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar – CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme”, **BATİDER**, Aralık 1987, C. XIV, S. 2, s. 28 (BATİDER 1987); AYDIN, s. 114.

<sup>432</sup> AYDIN, s. 114.

<sup>433</sup> Örneğin eşyanın toptan satış fiyatı ile perakende satış fiyatı arasındaki fark eşyanın iki ayrı piyasa değerinin oluşmasına neden olur. İç piyasaya sürülecek bir eşya ile yurt dışına ihraç edilecek bir eşyanın piyasa değerinin farklı olması da mümkündür (AYDIN, s. 114-115).

<sup>434</sup> AYDIN, s. 113.

İhraç edilen malların piyasa fiyatı tespit edilirken ödenecek gümrük vergisi ve diğer vergiler dikkate alınmaz<sup>435</sup>. Eşyanın teslim tarihinde ödenmesi hukuken zorunlu olmayan vergi ve resimlerin peşin ödenmiş olmasının da bir etkisi bulunmamaktadır<sup>436</sup>.

Eğer eşyanın piyasa fiyatı da yoksa, bu durumda eşyanın objektif değerine bakılmalıdır. Objektif değer, aynı tür ve nitelikteki eşyanın herkes için ifade ettiği normal değerdir (CMR m. 23/2). Örneğin bir sanat eserinde<sup>437</sup> ya da teslim alma yerinde satışına izin verilmeyen hallerde<sup>438</sup> objektif değer esas alınır. Eşyanın subjektif değeri bu aşamada dikkate alınamaz<sup>439</sup>. Ancak CMR m. 26 uyarınca subjektif değer de dikkate alınabilme imkânı vardır.

Tazminat hesaplanırken tam zıyada eşyanın tümü göz önünde bulundurularak bir değer tespiti yapılırken, kısmi zıyada sadece eşyanın zıyaa uğramış olan kısmı dikkate alınır<sup>440</sup>.

Tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde birden çok çeşit mal gönderilmiş olsa dahi, tazminatın sınırlanmasının hesaplanması, toplam taşınan eşya değeri ve ağırlığı üzerinden yapılmalıdır<sup>441</sup>. CMR m. 12/5/c'de yer alan, talimatların yükün bölünmesine neden olmamasına ilişkin kural, taşınan eşyaların bir bütün olarak değerlendirilmesi ve tazminat sınırının bu şekilde hesaplanmasını destekler niteliktedir.

Gönderileni farklı olmakla birlikte, özel bir kısım ile diğer bir kısım eşya, ayrı bir şekilde yüklenmiş ve ayrı taşıma senetlerine konu edilmişler ise, her taşıma senedi ve her özel eşya için üst sınır belirlemesinin yapılması gereklidir<sup>442</sup>.

Taşıma ücreti, gümrük vergileri ve taşıma nedeniyle yapılmış diğer masraflar, tam zıya halinde tamamen; kısmi zıya halinde ise, zıyaa uğrayan kısım ile orantılı olarak iade

---

<sup>435</sup> ARKAN, BATİDER 1987, s. 28-29; AYDIN, s. 115.

<sup>436</sup> ARKAN, BATİDER, s. 29.

<sup>437</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 154-155; aynı yönde AYDIN, s. 117.

<sup>438</sup> AYDIN, s. 117.

<sup>439</sup> ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 154; AYDIN, s. 117.

<sup>440</sup> CLARKE, CMR, s. 273; AYDIN, s. 117; ŞAMLI, s. 24.

<sup>441</sup> ÖZDEMİR, s. 146.

<sup>442</sup> ÖZDEMİR, s. 146; ŞAMLI, s. 27.

edilir (CMR m. 23/4). Bunlar dışında hiçbir zarar tazmin edilmez (CMR m. 23/4). Ancak gönderilenin/gönderenin kusuru sonucu ödenen ücretlerin iadesi yapılmaz<sup>443</sup>.

Taşıma ücreti ile kastedilen, sadece eşyanın taşınmak amacı ile teslim alınmasından teslim edilmesine kadarki süreçte ödenmesi gereken ücrettir<sup>444</sup>. Bunun dışında, eşyanın teslim alınma yerine kadar getirilmesi için ödenen taşıma ücreti ile, hasara uğramış eşyaların tamiri için gönderene geri gönderilmesi sebebi ile ödenen taşıma ücreti bu kapsamda değerlendirilmemektedir<sup>445</sup>.

İade edilecek masraflar için herhangi bir üst sınır öngörülmemiştir. Gerçekten yapıldığının ispatlanması ile bu masrafların tamamının iade edilmesi mümkündür<sup>446</sup>.

Zıya halinde tazminat miktarının tespiti için, öncelikle yukarıda ifade edildiği gibi hesaplanan eşyanın değerine taşıma ücreti, gümrük vergileri ve taşıma nedeni ile yapılan diğer masraflar eklenir.

Hasar durumunda ödenecek tazminatın belirlenmesi için de öncelikle, eşyanın değerinin tespiti gereklidir. Bu değer, eşyanın hasarsız değeridir. Bulunan bu hasarsız değere, taşıma ücreti ve diğer masraflar eklenir; daha sonra eşyanın hasarsız değeri ile hasara uğramış değeri arasındaki farkı hesaplanır<sup>447</sup>. Burada hasarlı eşyanın teslim alma yer ve zamanındaki farazi değerinin tespiti gereklidir<sup>448</sup>. Bu farazi değer hesaplanmasında hasarlı eşyanın tamir masrafları, değer kaybının ne kadar olduğunu göstermesi bakımından yardımcı olabilir<sup>449</sup>. Bu değer hesaplanması için CIM<sup>450</sup> m. 42'de yer alan hükme de bakılabilir<sup>451</sup>. Bu hükme göre, hasar miktarı, eşyanın varış garında saptanan değer kaybı yüzdesinin demiryolunca eşyanın teslim alındığı yer ve zamandaki değeriyle çarpımı neticesinde bulunur.

<sup>443</sup> ARKAN, BATİDER 1987, s. 32.

<sup>444</sup> AYDIN, s. 124.

<sup>445</sup> AYDIN, s. 124.

<sup>446</sup> ARKAN, BATİDER 1987, s. 30.

<sup>447</sup> AYDIN, s. 129.

<sup>448</sup> AYDIN, s. 129.

<sup>449</sup> AYDIN, s. 129.

<sup>450</sup> COTIF-CIM, Appandice B a la COTIF 1980, Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi ile İlgili Yeknesak Kurallar- COTIF-EK B).

<sup>451</sup> AYDIN, s. 130.

Eşyanın hasarsız değeri ile farazi olarak hesaplanmış hasarlı değeri arasındaki fark, hasar oranıdır ve hasar oranı ile ilk bulunan “eşyanın hasarsız değeri, taşıma ücreti ve diğer masrafların toplamından oluşan miktarın” çarpımı neticesinde, hasar halinde ödenecek tazminat miktarına ulaşılır<sup>452</sup>.

### 3.5.2.2. Gecikme halinde

Gecikme, çeşitli zararlara yol açabilir. Zıya veya hasara veya bunlardan başka hak sahibinin kâr kaybına yol açabilir. Eğer gecikme zıya, hasar ve gecikmeye yol açmışsa, bu durumda tazminat CMR’de zıya ve hasar için düzenlenmiş olan yöntemle göre hesaplanır<sup>453</sup>. Ancak gecikme nedeni ile bir zarar meydana gelmişse ve hak sahibi bunu ispatlarsa, taşıyıcı taşıma ücretini aşmayacak miktarda tazminat ödemekle yükümlüdür (CMR m. 23/5).

## 3.6. Himayenin Sınırlandırılması

### 3.6.1. Kavram

Sorumluluk sigortasında sigortacının rizikoların gerçekleşmesi neticesinde meydana gelen tüm zararları sınırlı bir meblağ olmaksızın karşılayacağı düşüncesi, sigorta tekniği açısından mümkün olmadığı gibi<sup>454</sup>, bir sözleşme olan sigorta sözleşmesi açısından da gabin teşkil eder ve bu durum sigortacının riziko taşıma borcunun (himayenin) sınırlandırılmasını gerekli kılar.

<sup>452</sup> AYDIN, s. 131. Yazar bu konuyu bir örnekle açıklamaktadır: “Eşyanın teslim alma yer ve zamanındaki hasarsız değeri 1 milyar (1.000 TL) ve taşıma ücreti ve diğer masraflar 200 milyon (200 TL) olsun. Bu durumda CMR m. 25’in m. 23’e yaptığı gönderme sonucu ilk bulunan değer 1 milyar 200 milyon TL (1.200 TL)dir.

Eşyanın teslim alma yer ve zamanındaki farazi hasarlı değeri 700 milyon TL (700 TL) olsun. Buna göre, eşyanın hasarsız değeri olan 1 milyardan (1.000 TL) 300 milyon TL (300 TL) düşüldüğüne göre, %30 oranında bir hasar vardır. Diğer masrafları da içeren 1 milyar 200 milyon (1.200 TL) TL’nin %30’u alındığında, hasar neticesinde ödenecek tazminatın 360 milyon TL olduğu görülür” (s. 131).

<sup>453</sup> KAYA, ESASLAR II, s. 250; ŞAMLI, s. 25.

ÖZDEMİR de aynı yönde CMR m. 23/5’de, kastedilen tazminatı gerektiren zararların, doğrudan taşıma konusu eşyada meydana gelen hasar ve/veya zıyadan kaynaklı değil, dolaylı zararlar olduğunu ifade etmiştir (ÖZDEMİR, s. 151).

<sup>454</sup> YAZICIOĞLU, Zarar Sigortaları, s. 1185.

“Himayenin sınırlandırılması”, “riziko sınırlandırılması”ndan farklıdır. Riziko sınırlandırılmasında, sigortacının taşıdığı rizikolar sınırlandırmakta iken, himayede riziko gerçekleştikten sonra ödemekle yükümlü olduğu bedel sınırlandırılmaktadır.

Sigorta hukukunda sebepsiz zenginleşmenin önlenmesi işlevine yönelik en önemli ilke “sigorta değerinin sigorta bedeline eşit olması” ilkesidir. Bu ilke 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<sup>455</sup> tahmini bir bedeldir. Sorumluluk sigortasında gösterilen bu bedel, sigortacının ifa ile yükümlü olduğu ediminin azami haddini teşkil eder<sup>456</sup>.

Belirgin bir menfaat değeri bulunmadığı için, sorumluluk sigortalarında sigorta bedelinin sigorta değerine eşit olmadığı durumlardan olan eksik sigorta<sup>457</sup> ya da aşkın sigorta<sup>458</sup> da söz konusu değildir<sup>459</sup>.

<sup>455</sup> SAYHAN, s. 160.

<sup>456</sup> KENDER, Mesuliyet Sigortası, s. 9.

<sup>457</sup> Eksik sigorta “Menfaat değerinin altında olan sigortalar” başlığı altında TTK’da 1288. maddede düzenlenmiştir. Bu hükme göre sigorta bedeli, sigorta değerinden aşağı olduğu takdirde ve sigorta edilmiş menfaatin bir kısmının halele uğraması halinde sigortacı aksine sözleşme bulunmadıkça sigorta bedelinin sigorta değerine olan nispeti neden ibaretse zararın o kadarından sorumlu olur (f. 1). Sigortacının sigorta bedelini aşmayan zararın tamamından mesul tutulacağı şeklinde sigorta mukavelesinin değiştirilmesini sigorta ettirenin rizikonun gerçekleşmesinden önce istemesi halinde, bu isteğin noter protestosu ile sigortacıya bildirildiği günden sonra gelen günden itibaren akit hükümleri, kendiliğinden, sigortacının sigorta bedelini aşmayan zararın tamamından mesul bulunduğu şeklinde değiştirilmiş olur. Sigortalı, tarifede derpiş edilen prim farkını esas primin ödenmesine ait hükümler uyarınca öder (f. 2).

<sup>458</sup> Aşkın sigorta TTK 1283 ve 1284’de düzenlenmiştir. 1283’e göre sigortacı, sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimsenin ancak gerçekten uğradığı zararı tazmine mecburdur. Sigorta bedeli sigorta olunan menfaatin değerini aşarsa, sigortanın bu değeri aşan kısmı batıldır. Bu nedenle sigorta bedeli indirilir, sigorta priminin dahi ona tekabül eden kısmı indirilir ve primin fazla tahsil edilen kısmı geri verilir; şu kadar ki; menfaat değeri tarafların oy birliği ile seçtikleri bilirkişiler tarafından önceden takdir ve tahmin edilmiş ve taraflarca kabul olunmuşsa sigortacı bu değere itiraz edemez. 1284’de ise “umulan kârın

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.

### 3.6.2. Tazminatın sınırlandırılması

#### 3.6.2.1. Zıya halinde

##### 3.6.2.1.1. Genel olarak

Tazminatın üst sınırı zıya, hasar ve gecikmede farklı olarak düzenlenmiştir. Zıya halinde ödenecek tazminat, eksik brüt ağırlığının kilogramı başına 8.33 hesap birimini aşamaz (CMR m. 23/3). Kısmi zıya halinde dikkate alınacak olan üst sınır ise, zıya uğrayan kısmın eksik brüt ağırlığının kilogramı başına 8.33 hesap birimidir<sup>460</sup>.

Brüt ağırlığı söz konusu olduğu için, eşyanın net ağırlığının yanı sıra ambalajı, palet de, destek ağırlığı da dikkate alınacaktır<sup>461</sup>.

##### 3.6.2.1.2. ÖÇH'nin ulusal paraya çevrilmesi

CMR'de para birimi olarak, Uluslararası Para Fonunun oluşturduğu özel çekme hakkı (ÖÇH) kabul edilmiştir<sup>462</sup>. SDR (Special Drawing Rights) olarak da adlandırılan

---

sigorta ettirilmesi halinde" başlığı altında bir maldan elde edilmesi umulan kârın makul haddi aşan kısmının, sigorta edilemeyeceği düzenlenmiştir.

<sup>459</sup> Ancak bazı durumlarda, örneğin Trafik Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasında, sigorta bedeli hukuki düzenlemelerle belirlenir. Böylelikle pasif sigortalarında, ki konumuzu teşkil eden sorumluluk sigortalarında, sigorta bedelinin serbestçe kararlaştırılabilme imkânı kalkmış olmaktadır (SAYHAN, s. 160).

<sup>460</sup> ŞAMLI, s. 26.

<sup>461</sup> CLARKE, CMR, s. 275; ŞAMLI, s. 27.

<sup>462</sup> CMR'nin orijinal metninde, Protokol değişikliği öncesi hüküm şu şekildedir: "Tazminat, noksan olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 2.5 frangı geçemez. Frank bir gramın 10/31'i ağırlığında safiyeti binde 900 olan altın franktır". CMR'nin bu hükmü 05.07.1978 tarihli protokol ile değiştirilmiştir. Bu hüküm protokolü onaylamayan devletler için hala yürürlüktedir. Türkiye'de, bu protokol onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

ÖÇH, 1969 yılında IMF tarafından oluşturulmuş, üye devletlerin mevcut resmi rezerv birimlerine ek olarak getirilmiş olan bir uluslararası rezerv birimidir. ÖÇH, üye devletlerin IMF kotalarındaki

ÖÇH, suni bir para birimi olup, Milletlerarası Para Fonunca belirlenen milli paraların sabit oranlar dâhilinde iştirak ettikleri sepetin piyasa fiyatıdır<sup>463</sup>.

ÖÇH'nin zıya halinde ortaya çıkan zararın tazmininin üst sınırını teşkil eden 8,33 ÖÇH, olayla ilgilenen mahkemenin bulunduğu devletin ulusal parasına, karar tarihindeki veya tarafların mutabık kaldıkları tarihteki değer üzerinden tahvil edilir (CMR m.23/7). Uluslararası Para Fonuna üye olan bir devletin ulusal parasının ÖÇH'ye göre değeri, Uluslararası Para Fonu tarafından, milli paraya tahvil tarihinde, kendi muamele ve işlemleri için uygulanan değerlendirme yöntemine uygun olarak hesaplanır (CMR m. 23/7).

ÖÇH uygulamaları için Uluslararası Para Fonuna üye olmayan bir devletin ulusal parasının değeri, o devlet tarafından belirlenen şekle göre hesaplanır (CMR m.23/7).

Uluslararası Para Fonuna üye olmayan ve kanunları yukarıdaki hükmün (CMR m. 23/7) uygulanmasına uygun olmayan bir Devlet, CMR'nin Protokolünü onayladığı veya ona katıldığı tarihte veya bunu müteakip herhangi bir zamanda, ülkesinde uygulanacak bu maddenin 3. fıkrasında belirtilen yükümlülüğe ait sınırın (8.33 hesap birimi), 25 parasal birim olacağını beyan edebilir. Bu fıkrada sözü edilen parasal birim, 900 ayar altının 10/31 gramına karşılık gelir (CMR m. 23/8). Buradaki söz konusu meblağın milli paraya tahvili, ilgili Devletin Kanunlarına uygun şekilde yerine getirilecektir (CMR m. 23/8).

### 3.6.2.2. Hasar halinde

Hasar halinde tazminat, hiçbir şekilde, eşyanın tamamı hasara uğramışsa, tamamının zıya halinde ödenmesi gereken miktarı; eşyanın sadece bir kısmı hasara uğramışsa, hasara uğrayan kısmın zıya halinde ödenmesi gereken miktarı aşamaz (CMR m. 25/2).

---

paylarından ayrılmaktadır. ÖÇH aynı zamanda bazı uluslararası kuruluşların ve IMF'nin hesap birimi olarak da hizmet etmektedir. <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>, 01.04.2009.

ÖÇH sepetinde Euro, Japon yeni, Sterlin ve Dolar mevcuttur ([www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx))

<sup>463</sup> Hakan KARAN, "Yargıtay'ın CMR'nin 27/1 Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, XVIII, 22 Haziran 2001, s. 127. Yazar tarafından yapılan özel çekme hakkına ilişkin bir Yargıtay kararı eleştirisi için bk. s. 127-129.

### 3.6.2.3. Gecikme halinde

Hak sahibi, gecikmenin bir zarara sebep olduğunu ispatlarsa taşıyıcı, taşıma ücretini aşmayacak miktarda tazminat ödemekle yükümlüdür (CMR m. 23/5). Bu hüküm gecikme nedeni ile ödenecek tazminata bir üst sınır getirmektedir. Bu üst sınır “taşıma ücreti”dir. Buradaki taşıma ücreti, yolculuğun yalnızca bir kısmı değil, tüm güzergâh göz önünde tutularak belirlenir<sup>464</sup>.

### 3.6.3. Tazminat sınırının aşıldığı haller

#### 3.6.3.1. Zıya ve hasar halinde

##### 3.6.3.1.1. Anlaşma

Gönderen, taşıma ücreti ile birlikte ek bir ödeme üzerinde anlaşarak üst sınırı (eksik brüt ağırlığının beher kilogramı başına 8.33 hesap birimi) aşan bir değeri taşıma senedinde beyan edebilir, bu durumda beyan edilen bu değer üst sınırın yerine geçer (CMR m. 24).

Tazminatın yükseltilmesi imkânının verildiği bu hüküm, sadece zıya ve hasar için geçerlidir. Madde hükmünde CMR m. 23/3’e atıf yapılarak tazminatın yükseltilmesi imkânı sadece zıya ve hasara tanınmıştır.

##### 3.6.3.1.2. Teslimde özel menfaat

Zıya, hasar ya da taşıma için kararlaştırılan sürenin aşılması haline yönelik olarak gönderen, taşıma ücreti ile birlikte ek belirli bir ücret ödemesi karşılığında, taşıma senedine yazmak suretiyle teslimde özel menfaatin miktarını tayin edebilir (CMR m. 26/1).

Teslimde özel bir menfaatin varlığı beyan edilmiş ise, CMR m. 23, 24 ve 25’de öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için ispat edilecek zararlar için beyan edilen miktara kadar tazminat talep edilebilir (CMR m. 26/2).

---

<sup>464</sup> AYDIN, s. 143.

### 3.6.3.1.3. Taşıyıcının ağır kusur ve kastı

Zarar, taşıyıcının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile, isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahutta kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu bölümün hükümlerinden yararlanamaz (CMR m. 29/1)<sup>465</sup>.

Bilerek kötü hareket veya kusur, taşıyıcının vekil veya çalıştırdığı ya da taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı kişiler tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, yukarıdaki hüküm uygulanır (CMR m. 29/2). Bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler kişisel sorumlulukları yönünden 1'nci fıkrada belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar (CMR m. 29/2).

### 3.6.3.2. Gecikme halinde

#### 3.6.3.2.1. Teslimde özel menfaat

CMR m. 26'da yer alan teslimde özel menfaat imkânı, zıya, hasarda olduğu gibi gecikmede de söz konusudur<sup>466</sup>. Ancak CMR m. 24 uyarınca, tarafların üst sınırı aşan bir değeri taşıma senedinde beyan etme imkânı, teslim süresinin aşılması halinde ödenecek tazminat doğrudan eşyanın kendisine gelen zararları değil, dolaylı malvarlığı zararlarını hedef aldığından, gecikme hali için mümkün değildir<sup>467</sup>.

#### 3.6.3.2.2. Taşıyıcının ağır kusur ve kastı

Taşıyıcının ağır kusur ve kastı haline ilişkin hüküm (CMR m. 29), zıya ve hasar ile birlikte gecikme için de geçerlidir. Çünkü bu madde hükmü, dördüncü bölümü kapsamaktadır. Gecikmeden doğan sorumluluk da bu bölümde düzenlendiği ve gecikme hali de istisna tutulmadığı için, tazminatın üst sınırı bu hüküm çerçevesinde uygulanmayacaktır.

<sup>465</sup> İlişkin karar için bk. Yarg. 11. HD., E. 2001/8877, K. 2002/890, T. 5.2.2002 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>466</sup> AYDIN, s. 145.

<sup>467</sup> AYDIN, s. 145.

### 3.6.4. Sözleşme dışı talepler

CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunu doğuran zıya, hasar ve gecikme, uygulanacak hukuk uyarınca sözleşme dışı bir talebin ileri sürülmesine yol açtığı hallerde, taşıyıcı buna karşı sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatın kapsamını belirleyen ya da sınırlandıran bu konvansiyon hükümlerine dayanabilir (CMR m. 28/1).

Taşıyıcının sözleşme dışı sorumluluğu, CMR m. 3 hükmü uyarınca çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevlerini ifa sırasında kasıt veya kasta eşdeğer sayılan bir kusurundan doğmuş ise, taşıyıcı aynı şekilde buna karşı sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatın kapsamını belirleyen ya da sınırlandıran bu konvansiyon hükümlerine dayanabilir (CMR m. 28/2).

### 3.6.5. Sınırlamaya tabi olmayan faiz

Hak sahibinin kendisine ödenecek tazminat için faiz talep edebilmesi mümkündür (CMR m. 27/1). Yıllık %5 olarak hesaplanacak bu faiz, yazılı talebin taşıyıcıya gönderildiği tarihten, böyle bir yazılı talepte bulunulmamışsa, davanın açıldığı tarihten itibaren başlar (CMR m. 27/1).

Tazminat hesabına esas alınan değerler, ödemenin talep edildiği ülkedeki milli parayla ifade edilmemişse milli paraya tahvil, tazminatın ödeneceği yer ve günde uygulanan kura göre gerçekleştirilir (CMR m. 27/2).

%5'lik faiz sadece yabancı para ile saptanmış tazminatlara değil, ulusal para ile saptanmış tazminatlara da uygulanacaktır. Ancak Yargıtay bir kararında<sup>468</sup> "CMR'de sözü edilen %5 temerrüt faizinin ancak, tazminatın yabancı para üzerinden hüküm altına alındığı hallerde uygulanabileceği nazara alındığında ..."; bu yöndeki başka bir kararında da<sup>469</sup> "(CMR) nin 27/2. madde ve bendinde yer alan "Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve

<sup>468</sup> Yarg. 11. HD., 22.06.1999, E. 695, K. 5683 (KARAN, s. 121).

<sup>469</sup> Yarg. 11. HD., E. 1998/5289, K. 1998/6808, T. 19.10.1998 (Kazancı İçtihat Bankası).

yerde uygulanan kura göre saptanır" hükmü, ödenecek tazminatın hesaplandığı para ile ülke parası ayırımı açıkça belirlediğine, ödenecek tazminat parasının ülke parasına çevrilmesi tarihini belirleyen hüküm tazminat alacaklısı lehine olduğundan, ödemenin yapılacağı tarihten daha önceki bir tarihte ülke parasına çevrilerek o ülke parası cinsinde tazminat istemeye engel bir düzenlemenin varlığından söz etmeye de imkân bulunmadığına göre, ödenmesi istenen tazminatın ülke parasına çevrildiği tarihten itibaren artık 27. maddenin 1. bendinde sözü edilen faiz oranının değil, tazminat parasının çevrilerek istendiği ülkedeki yasal düzenlemeler uyarınca taşıma ilişkilerinde yürütülmesi mümkün faiz oranları bu orandan yüksek ve alacaklı tarafından talep edilmiş ise bu faiz oranlarının uygulanacağı kabulü, anılan Uluslararası Andlaşma Hükümlerinin yorumuna uygun düşmektedir" ifadelerine yer verilerek A.Y. m. 90 uyarınca kanun hükmünde olan CMR m. 27'ye aykırı davranılmıştır. **KARAN**'ın da haklı olarak ifade ettiği gibi, CMR m. 27/1 hükmünün sadece yabancı para ile belirlenmiş tazminatlara uygulanmayacağı oldukça açıktır ve ayrıca CMR m. 27/2 hükmü böyle bir ayrıma (yabancı-ulusal para) yöneltmemektedir<sup>470</sup>. Bununla birlikte Yargıtay başka bir kararında<sup>471</sup> "somut olayda tarafların CMR Sözleşmesi hükümleri doğrultusunda taşıma yapıldığına ilişkin bir itirazları bulunmadığına göre, Konvansiyonunun 27. maddesi uyarınca, yabancı para cinsinden alacağın tahsili için açılan takipte, takip konusu alacağı %5 oranında gecikme faizi istenebileceği gözetilerek sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, itirazın iptaline ve takibin devamına karar verilmek suretiyle, takip talebinde yer alan alacağı en yüksek devlet bankası faizinin yürütülmesi isteği de kabul edilmiş; bu suretle Konvansiyonun gecikme halinde uygulanacak faiz oranını belirleyen 27. maddesi hükmü çiğnenmiş olmaktadır" açıklamasına yer vererek, bu yönde bir karar vermiştir.

### 3.6.6. Birden çok sigorta

Birden çok sigorta, mal sigortaları için, TTK'da 1285-1287 maddelerinde, "müşterek sigorta", "çifte sigorta" ve "kısmi sigorta" olmak üzere üç şekilde düzenlenmiştir.

<sup>470</sup> KARAN, s. 121.

<sup>471</sup> Yarg. 11. HD., E. 2001/4353, K. 2001/5649, T. 21.6.2001 (Kazancı İçtihat Bankası).

Ancak pasif sigortalar için birden çok sigortanın mümkün olup olmadığı doktrinde tartışmalı bir husustur:

**KENDER**, TTK'da birden çok sigortaya ilişkin düzenlenen hükümlerde sadece aktif sigortanın esas alındığını ifade etmiştir<sup>472</sup>.

**CAN**, bu hususta, öncelikle TTK'da yer alan birden çok sigortaya ilişkin hükümlerin müteaddit sigortacının yaptığı sigortayla ortaya çıkan aşkın sigorta hali dikkate alınarak sevk edildiğini ifade etmiştir. Buna bağlı olarak da "...sigorta değerinin tespit edilemediği pasif sigortaları bakımından Ticaret Kanunu'nun aşkın sigortaya butlan neticesini bağlayan 1283'üncü ve 1345'inci; birden çok sigorta dolayısıyla ortaya çıkan aşkınlığın bertaraf edilmesine matûf 1285 ilâ 1287'nci ve aşkınlığın muhafaza edildiği ancak uygulanması aşkın sigorta durumunun ortaya çıkmasına bağlı 1346'ncı vd.ki maddelerinin kabil-i tatbik olduğu söylenemez" açıklamasını yapmıştır. Yazara göre, bu şekildeki pasif sigortalarda, istenilen sayıda ve bedelde sigorta sözleşmesi yapılabilir. Sigortalı da riziko gerçekleştiğinde, aksine bir düzenleme yoksa, sigorta himayesi için istediğine başvurabilir. Ancak, sigortalıya hep birlikte aynı veya farklı bedelle sigorta himayesi bahşeden sigortacılar arasında da menfaat dengesini kuracak bir iç ilişki hususunda, sigorta tazminatının her bir sigortacıya düşen kısmının 1285/1'den yararlanılarak bulunması ve sigortalıya ödeme yapan sigortacılara bu paylar oranında diğer sigortacılara rücu etmesi imkânını veren bir çözüm yoluna gidilebilir<sup>473</sup>.

Yazara göre, sigorta değeri tespit edilebilen pasif sigorta türlerinde ise, aşkın sigorta ve eksik sigorta mümkün olabileceği için, birden çok sigortaya ilişkin hükümlerin uygulanması mümkündür<sup>474</sup>.

**ARSEVEN**, hukuki sorumluluk ve trafik sigortalarında çifte sigortanın uygulama alanı bulamayacağını ifade etmiştir<sup>475</sup>.

Yine çifte sigortaya ilişkin olarak **K. ŞENOCAK** ise, bu hususa, çifte sigortaya ilişkin hükümlerin düzenleniş amacından yola çıkılacak bir çözüm bulunması gerektiği görüşündedir. Yazara göre, çifte sigorta ilişkin hükümlerin düzenleniş amacı, sigorta ettirenin zenginleşmesinin önlenmesidir. Bu amaç, sadece mal sigortalarını değil, mal

<sup>472</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 276, dpn. 223a.

<sup>473</sup> Mertol CAN, **Birden Çok Sigorta**, Ankara 2004, s. 143-144 (Birden Çok Sigorta).

<sup>474</sup> CAN, Birden Çok Sigorta, s. 144-145.

<sup>475</sup> ARSEVEN, s. 107.

ve sorumluluk sigortalarını birlikte kapsayan zarar sigortaları içindir. Sorumluluk sigortalarında da, kasıtlı ya da kasıtsız olarak birden fazla sigorta akdedilmesi ile sorumluluk rizikosunun müteaddit karşılanması tehlikesi vardır. Zararın bu şekilde fazla karşılanması ihtimâlinin objektif olarak tespiti mümkündür. Yazar, gerçek zararı aşan ödeme ihtimâline dayanarak TTK'daki çifte sigortaya ilişkin hükümlerin sorumluluk sigortalarına kıyasen uygulanmasının mümkün olduğu düşüncesindedir<sup>476</sup>.

Kanaatimizce de birden çok sigorta düzenlenirken herhangi bir zarar sigortası türü istisna tutulmadığı ve bu hükümlerle amaç sebepsiz zenginleşmeyi önlemek olduğu için sorumluluk sigortalarına ve dolayısıyla CMR sigortasına bu hükümlerin uygulanması mümkündür.

### 3.6.6.1. Müşterek sigorta

Uygulamada tek sigorta şirketinin taşınmasının güç olduğu büyük rizikolar çoğu defa birkaç sigorta şirketi tarafından –rizikonun paylaşılması suretiyle- müştereken sigortalanmaktadır<sup>477 478</sup>. Bu şekilde akdedilen sigortalar da, zararın tazmin edilmesinin bir taraf için zenginleşme teşkil etmemesi amacına dayanmaktadır.

CMR sigortasında, mal sigortasına ilişkin hükümlerin uygulanması nedeni ile, CMR'de öngörülen tazminat sınırları dikkate alınarak belirlenen sigorta bedeli nispetinde, taşıyıcının sorumluluğunun birkaç sigorta şirketi tarafından sigortalanması mümkündür.

<sup>476</sup> Kemal ŞENOCAK, **Çifte Sigorta**, Ankara 2002, s. 9.

<sup>477</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 276.

<sup>478</sup> TTKT m. 1466: “(1) 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.

(2) 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 halde ödemede bulunan sigortacının diğer sigortacılara karşı haiz olduğu rücu hakkı, sigortacıların sigortalıya sözleşme hükümlerine göre ödemek zorunda oldukları bedeller oranındadır”.

TTKT m. 1485/1 uyarınca TTKT m. 1466/1 sorumluluk sigortalarına da uygulanır.

TTK'da müşterek sigortasının düzenlenmesi şu şekildedir: Bir menfaat birden çok sigortacı tarafından aynı zamanda ve aynı rizikolara karşı sigorta olunduğu takdirde yapılan müteaddit sigorta sözleşmelerinin heyeti umumiyesi ancak sigorta olunan menfaatin değerine kadar geçerli olur (TTK m. 1285/1). Bu takdirde sigortalılardan her biri sigorta bedellerinin toplamına nazaran sigorta ettiği bedel nispetinde sorumlu olur (TTK m. 1285/1).

Sözleşmelere göre müteaddit sigortacılar müteselsilen sorumlu oldukları takdirde sigorta ettiren kimse, uğradığı zarardan fazla bir para isteyemeyeceği gibi, sigortalılardan her biri yalnız kendi mukavelesine göre ödemekle mükellef olduğu bedele kadar sorumlu olur (TTK m. 1285/2). Bu halde, ödemede bulunan sigortalının diğer sigortalılara karşı haiz olduğu rücu hakkı, sigortalıların sigortalıya sözleşmelere göre ödemeye mecbur oldukları bedeller nispetindedir (TTK m. 1285/2).

Müşterek sigortayı düzenleyen bu hükmün (TTK m. 1285) aksine sözleşme şartı geçersizdir (TTK m. 1264/3).

Müşterek sigortanın varlığı için aynı menfaat için birden fazla sigortacı tarafından yapılmış sigorta sözleşmeleri gereklidir<sup>479</sup>. Birden fazla sigortalının akdettiği bu sözleşmelerin aynı menfaate ilişkin olması da önemli bir husustur<sup>480</sup>. Ayrıca, birden fazla sigortalının akdettiği bu sözleşmelerin aynı zamanda yapılması gereklidir<sup>481</sup>. Son olarak da yapılan sigorta sözleşmeleri aynı rizikoları teminat altına almalıdır.

Müşterek sigortada her sigorta sözleşmesi için ayrı poliçe düzenlenebileceği gibi tek ve kollektif bir poliçe de yapılabilir<sup>482</sup>. Tek bir poliçe düzenlenmiş ise, bunun bütün müşterek sigortalılar tarafından imzalanması gereklidir<sup>483</sup>.

---

<sup>479</sup> CAN, Birden Çok Sigorta, s. 40.

<sup>480</sup> CAN, Birden Çok Sigorta, s. 41.

<sup>481</sup> TTK m. 1287 hükmü uyarınca, aynı günde yapılmış olan sigorta sözleşmeleri aynı anda yapılmış kabul edilir (BOZER, 2007, s. 79; KUBİLAY, Sigorta Hukuku, s. 9).

<sup>482</sup> BOZER, 2007, s. 79; KENDER, Sigorta Hukuku, s. 278.

<sup>483</sup> KENDER, Sigorta Hukuku, s. 278.

### 3.6.6.2. Çifte sigorta

Çifte sigorta, değerinin tamamı sigorta olunan bir menfaatin sonradan aynı kimse tarafından aynı rizikolara karşı sigorta ettirilmesidir (TTK m. 1286)<sup>484</sup>. Çifte sigorta mal sigortası (TTK m. 1286), hayat sigortası (TTK m. 1323) ve deniz rizikolarına karşı sigorta (TTK m.1346) için ayrı bir şekilde düzenlenmiştir.

CMR sigortasına mal sigortası hükümleri uygulandığı için, konumuz itibari ile mal sigortasına ilişkin düzenleme dikkate alınacaktır. Çifte sigortanın mal sigortalarında kural olarak mümkün olmayacağı ifade edilmekle birlikte, bu kuralın istisnaları düzenlenmiştir. Mal sigortalarına ilişkin böyle bir düzenlenmenin olmasının temelinde, mal sigortalarının zarar sigortası niteliğini haiz olması yatmaktadır. Zarar sigortalarında da amaç zenginleşme değil, sadece zararın tazminidir. Çifte sigortanın kural olarak kabul edilmemesinin sebebi de, böylece bir zararın iki kez tazmin edilmesinin önlenmesidir.

Çifte sigortada değerinin tamamı sigortalanan bir menfaatin sonradan tekrar sigortalanması vardır ve bu durum ise, yeni sigorta sözleşmeleri yapılmasıyla gerçekleşir<sup>485</sup>. Bu, sigorta sözleşmeleri ile sigortalanan “aynı menfaat” olmalıdır<sup>486</sup>. Bu menfaat ise aynı rizikolara karşı sigortalanmalıdır. Ayrıca çifte sigortanın gerçekleşmesi

<sup>484</sup> TTKT m. 1467: “(1) Değerinin tamamı sigorta olunan bir menfaat, sonradan aynı veya farklı kişiler tarafından, aynı rizikolara karşı, aynı süreler için sigorta ettirilemez; sigorta ettirilmişse, sigorta ancak aşağıdaki hal ve şartlarda geçerli sayılır:

- a) Sonraki ve önceki sigortacılar onay verirlerse; bu takdirde, sigorta sözleşmeleri aynı zamanda yapılmış sayılarak riziko gerçekleştiğinde sigorta bedeli, 1466 ncı maddede gösterilen oranda sigortacılar tarafından ödenir;
- b) Sigorta ettiren, önceki sigortadan doğan haklarını ikinci sigortacıya devir veya o haklardan feragat etmişse; bu takdirde, devir veya feragatin İkinci sigorta poliçesine yazılması şarttır; yazılmazsa ikinci sigorta sözleşmesi geçersiz sayılır;
- c) Sonraki sigortacının, ancak önceki sigortacının ödemediği tazminattan sorumluluğu şart kılınmış ise; bu halde önceden yapılmış olan sigortanın ikinci sigorta poliçesine yazılması gerekir; yazılmazsa, ikinci sigorta sözleşmesi geçersiz sayılır”.

Bu hüküm, TTKT m. 1485’de sorumluluk sigortalarına uygulanacak hükümler arasında belirtilmemiştir.

<sup>485</sup> CAN, Birden Çok Sigorta, s. 88.

<sup>486</sup> Bu durumda bir sigortacıda eşyanın bizzat kendisi diğer sigortacıda ise bu eşyanın kullanılmaması dolayısıyla ortaya çıkabilecek kazanç kayıplarının sigortalanması neticesinde çifte sigorta gerçekleşmeyecektir (Kemal ŞENOCAK, s. 1).

için, sigorta ettirenin müteaddit sigorta sözleşmesi sayesinde zenginleşme ihtimalinin varlığı da gereklidir<sup>487</sup>.

İstisnaları TTK m. 1286'da şu şekilde düzenlenmiştir:

“1. Sonraki ve önceki sigortacılar muvafakat ederlerse;

Bu takdirde sigorta mukaveleleri aynı zamanda yapılmış sayılarak hasar vukuunda sigorta bedeli 1285 inci maddede gösterilen nispette sigortacılar tarafından ödenir;

2. Sigorta ettiren kimse önceki sigortadan doğan haklarını ikinci sigortacıya devir veya o haklardan feragat etmiş ise;

Bu takdirde devir veya feragatin ikinci sigorta poliçesine yazılması lazımdır; yazılmazsa ikinci sigorta mukavelesi hükümsüz sayılır;

3. Sonraki sigortacının ancak önceki sigortacının ödemediği tazminattan dolayı mesuliyeti şart kılınmış ise; bu halde önceden yapılmış olan sigortanın ikinci sigorta poliçesine yazılması lazımdır; yazılmazsa ikinci sigorta mukavelesi hükümsüz sayılır”.

### 3.6.6.3. Kısmi sigorta

CMR sigortasında kısmi sigorta mümkündür<sup>488</sup>. Bu şekilde akdedilen sigortada, sigorta olunan menfaatin değerinin tamamı önceki sözleşme ile temin edilmemişse bu menfaat, geri kalan değerine kadar, bir veya birkaç defa daha sigorta ettirebilir (TTK m. 1287). Bu takdirde o menfaati sonradan sigorta eden sigortacılar, değer bakiyesinden dolayı mukavelelerin tarihleri sırası ile sorumlu olurlar (TTK m. 1287). Aynı günde yapılmış olan sözleşmeler aynı anda yapılmış sayılır (TTK m. 1287).

---

<sup>487</sup> Kemal ŞENOCAK, s. 47.

<sup>488</sup> TTKT m. 1468: “(1) Sigorta olunan menfaatin değeri önceki sözleşmeyle tamamen güvence altına alınmamışsa bu menfaat, arta kalan değerine kadar bir veya bir kaç defa daha sigorta ettirebilir. Bu takdirde, o menfaati sonradan sigorta eden sigortacılar, artık değerden dolayı sözleşmenin kuruluş tarihleri sırasıyla sorumlu olurlar. Aynı günde yapılmış olan sözleşmeler, aynı anda yapılmış sayılır”.

Bu hüküm, TTKT m. 1485'de sorumluluk sigortalarına uygulanacak hükümler arasında belirtilmemiştir.

### 3.7. Halefiyet ve Rücu

#### 3.7.1. Kavram

Halefiyet, sözlük anlamı olarak bir kimsenin yerini bir başkasının almasıdır<sup>489</sup>. Borçlar hukukunda halefiyet ise, dar ve teknik anlamda “başkasına ait bir borcu yerine getiren kimsenin, kanundan dolayı, kendiliğinden alacaklının haklarına sahip olması”nı ifade etmektedir<sup>490</sup>. Rücu ile halefiyet<sup>491</sup> aynı amaca yönelik birbirlerine yakın kavramlar olmakla birlikte aralarında bazı farklar vardır. Rücu hakkı “başkasına ait bir borcu yerine getiren kişinin malvarlığında meydana gelen kaybı gidermeye yönelik tazminat niteliğinde talep hakkıdır”<sup>492</sup>. Rücu hakkı, hak sahibinin şahsında doğan yeni bir hak olduğu için, bu hakka sahip olan kişinin şahsında doğduğu anda muaccel olacak ve dolayısı ile rücu hakkı için hakkın doğduğu andan itibaren yeni bir zamanaşımı süresi işlemeye başlayacaktır; ancak halefiyette, halef olan kişi alacağı tazmin ettiği anda, yeni bir hak elde etmeyerek, alacaklıya ait olan hakkı kanundan dolayı olduğu gibi devralacaktır<sup>493</sup>.

Sigortacının halefiyeti, sigortacının, riziko gerçekleştikten sonra zararı tazmin etmesinin ardından sigorta ettirenin haklarına halef olmasıdır. Halefiyet sadece tazminat sigortaları için geçerlidir. TTK’da deniz ve kara sigortalarında ayrı olarak düzenlenmiştir. CMR sigortası bir kara sigortası olduğu için, kara sigortasına ilişkin hüküm dikkate alınacaktır.

Kara sigortalarında halefiyet TTK m.1301’de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, sigortacı sigorta bedelini ödedikten sonra hukuken sigorta ettiren kimse yerine geçer. Sigorta ettirenin riziko neticesinde meydana gelen zarardan dolayı üçüncü kişilere karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel nispetinde sigortacıya geçer. Sigorta

<sup>489</sup> Türk Hukuk Lugatı, s. 115; Ahmet KILIÇOĞLU, **Türk Borçlar Hukukunda Kanuni Halefiyet**, Ankara, s. 1979, s. 1 (Halefiyet).

<sup>490</sup> KILIÇOĞLU, Halefiyet, s. 1 (yazar bunun dışındaki hallerde, halefiyet olarak nitelendirilen hususun, kişiler arasındaki teknik anlamda halefiyet teşkil etmeyen yer değiştirme olayı olduğunu ifade etmiştir); ayrıca bk. NEWTON/ HEATHER, s. 6.

<sup>491</sup> KARSLI, halefiyetin rücu hakkının kullanılmasının bir hukuk mesnedi, gerekçesi, vasıtası, tekniği olduğunu ifade etmektedir (KARSLI, s. 49).

<sup>492</sup> KILIÇOĞLU, Halefiyet, s. 13; Türk Hukuk Lugatı, s. 287.

<sup>493</sup> KILIÇOĞLU, Halefiyet, s. 13; Abdurrahim KARSLI, **Usul Hukuku Açısından Rücu Davaları**, İstanbul 1994, s. 49; BOZER, 2007, s. 83.

ettiren, sigortacıya intikal eden bu haklarını ihlâl edecek bir hal ve harekette bulunursa sigortacıya karşı sorumlu olur. Sigortacı zararı kısmen tazmin etmiş ise, sigorta ettiren kalan kısmından dolayı üçüncü kişilere karşı haiz olduğu müracaat hakkını muhafaza eder.

Bu hükümde de görüldüğü gibi, sigortacıya kanunen tanınmış halefiyetin varlığı bazı şartların gerçekleşmesine bağlanmıştır. Öncelikle halefiyet için bir zararın varlığı gereklidir. Çünkü halefiyet sigortacıya kanunen tanınan, tazmin ettiği bedel nispetince dava açma imkânıdır. Kaldı ki, sadece zarar sigortaları için düzenlenmesinin temelinde de bu yatmaktadır. Bu zarar, geçerli bir şekilde kurulmuş sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan bir rizikonun gerçekleşmesi neticesinde ortaya çıkmalıdır. Halefiyet için gerekli diğer şart, sigortacının sigorta sözleşmesinden doğan ana edimi olan himaye borcunu yerine getirmesidir. Himaye kapsamında sigorta tazminatını ödemez ise, kanuni halefiyet doğmaz; kendisinin tazmin ettiği bir bedel olmadığı için halefiyet anlam bulmaz. Eğer sigortacı kısmi bir bedel ödemiş ise, ödediği bedelden fazlasını da üçüncü kişiden talep edemez. Yani halefiyeti, kendisince ödenen bedel nispetindedir. Diğer bir şart ise, sigorta ettirenin meydana gelen zararlarla ilişkin üçüncü kişiye<sup>494</sup> karşı talep hakkının varlığıdır<sup>495</sup>. Talep hakkının olmadığı durumlarda sigortacının sigorta ettirenin bu hakkına halef olmasının bir gereği kalmayacaktır. Ancak sigortalı, talep hakkının bulunduğu üçüncü kişiye dava haklarını ortadan kaldıran bir taahhütname (ibraname) vermiş ise, bu taahhütname hükmen iptal edilmiş olmadıkça sigortalıya ve halefi olan davacıya karşı da hüküm ifade etmeye devam edeceğinden, sigortacı rücu hakkını kullanamayacaktır<sup>496</sup>. Halefiyete dair TTK'daki bu hükme aykırı olan sözleşme şartları hükümsüzdür (TTK m. 1264/3).

Tazminat sigortaları ile teminat altına alınan rizikonun gerçekleşmesiyle ortaya çıkan “gerçek zararı” tazmin etmenin ve sahip olduğu “ekonomik menfaatler” itibari ile

<sup>494</sup> Bu hükme göre, üçüncü kişi, sigortalı ve sigorta ettiren dışındaki her kişidir (KENDER, Sigorta Hukuku, s. 295).

<sup>495</sup> Sigortacı, kanuni halefiyet ile birlikte, sadece sigorta ettirenin sigorta zararı için üçüncü kişilere karşı bir tazminat talebi hakkı varsa, bu hakka halef olmaktadır. Sigortalı şey üzerinde bulunan aynı haklar sigortacıya geçmez (Rayegân KENDER, “Sigorta Tazminatını Ödeyen Sigortacının Sigortalısının Yerine Geçmesi Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII**, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 26-27 Nisan 1991, s. 182).

<sup>496</sup> Yarg. TD., T. 16.5.1963, E. 5519, 2180 (Hüseyin S. HORULUOĞLU, **Sigorta İçtihatları**, İstanbul 1970, s. 24).

sigortalıyı hasardan önceki durumuna iade etmenin amaçlandığı ilke “tazmin veya sebepsiz zenginleşme ilkesi” olarak adlandırılmaktadır<sup>497</sup>. Bu ilke ile sigortanın hiç bir şekilde sigorta ettiren açısından kazanç sağlama aracı olamayacağı ifade edilmektedir<sup>498</sup>. Sigortacının halefiyeti de bu yönde sebepsiz zenginleşmeyi önlemek amacı ile getirilmiştir<sup>499</sup>. Aynı zararın hem sigorta ettiren hem de sigortacı tarafından giderilmesi söz konusu olmayacağı gibi, ikisi tarafından ayrı ayrı üçüncü kişiden tazmin ettirilmesi ve böylelikle bir zarar için iki defa tazminat alınması<sup>500</sup> düşünülemez. Buna karşılık sigortacı, rücu imkânının varlığı halinde daha az prim talep edecektir<sup>501</sup>. Aksi takdirde sigortacı açısından sebepsiz zenginleşme söz konusu olabilir. Bunlarla birlikte sigorta ettirenin sözleşme kapsamındaki riziko nedeni ile maruz kaldığı zarar sigorta tazminatından fazla ise, sigorta ettiren bu fazlalık için üçüncü kişi aleyhine dava açabilir<sup>502</sup>.

Sigortacı, halef olduğu haklar kapsamında sigorta ettiren lehine var olan bütün karinelere yararlanır<sup>503</sup>. Üçüncü kişi de sigortalıya ileri sürebileceği bütün defileri sigortacıya da ileri sürebilir<sup>504</sup>.

### 3.7.2. CMR sigortacısının halefiyeti

CMR sigortacısının halefiyeti, sigortacının himaye borcunu ödemesinin ardından malvarlığında meydana gelen eksilmenin halefiyet yolu ile giderilmesi imkânının var olup olmadığı açısından irdelenmesi gereken bir husustur. Sorumluluk sigortalarında sigorta ettirenin sorumluluğunun, sigorta ettirenin kendisinden kaynaklanan kusurundan

<sup>497</sup> Merih Kemal OMAĞ, **Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti (TTK m. 1301)**, İstanbul 1983, s. 26 (Halefiyet).

<sup>498</sup> OMAĞ, Halefiyet, s. 26.

<sup>499</sup> OMAĞ, Halefiyet, s. 36; KENDER, Sigorta Hukuku, s. 294; CAN, Sigorta Hukuku, s. 45; NOMER/YUNAK, s. 75.

Sorumluluk sigortalarında sebepsiz zenginleşme hükümlerinin uygulanması ile ilgili bir Yargıtay kararı incelemesi için bk. MEMİŞ, Sorumluluk, s. 182-192.

<sup>500</sup> BOZER, 1965, s. 213; OMAĞ, Halefiyet, s. 36-37; NOMER/YUNAK, s. 75.

<sup>501</sup> BOZER, 1965, s. 213.

<sup>502</sup> BOZER, 1981, s. 111.

<sup>503</sup> BOZER, 1965, s. 215; KILIÇOĞLU, Halefiyet, s. 14.

<sup>504</sup> Yarg. TD., T. 1.2.1952, E. 1346, K. 590 (HORULUOĞLU, s. 8).

doğması ihtimal dâhilindedir. Böylece sigortacının, halefiyete dayanan davasını sigorta ettirene karşı açması gerekecektir. Bu durum da TTK m. 1301'deki “üçüncü kişi”,<sup>505</sup> şartına aykırılık teşkil ederek, halefiyetinin bütünlük bulmasını engelleyecektir. Bu çelişki, doktrinde, sorumluluk sigortalarında halefiyeti tartışılır hale getirmiştir. Bu hususta **KILIÇOĞLU**, sorumluluk sigortalarında, sigorta ettiren ile zarardan sorumlu olan kişi aynı olduğundan dolayı sigortacının zararın failine (borçluya) başvurması ve dolayısıyla halefiyetinin söz konusu olamayacağı düşüncesindedir<sup>506</sup>. **OMAĞ** ise, sorumluluk sigortaları tazminat sigortalarının bir türü olduğu için, tazminat sigortalarını yöneten “tazmin ilkesi” bu sigorta türleri için de geçerli olacağı ve sigortacının bu ilkeyi gerçekleştirmeye yarayacak halefiyet ve rücu mekanizmasından yararlanmasının doğal olacağı düşüncesindedir<sup>507</sup>. Yazar ayrıca, sorumluluk sigortalarında halefiyetin, sorumluluğu sigorta teminatı dâhilinde olan kişi ile aynı zarardan başka kimselerin de “müştereken ve müteselsilen sorumlu” olmaları hali gibi, bazı “faraziyelere” münhasır şekilde gerçekleşebilmesinin mümkün olduğu görüşündedir<sup>508</sup>.

TTKT'de halefiyet, sorumluluk sigortaları için özel bir hükümde düzenlenmiştir (m. 1481). Bu hükme göre sigortacı, sigorta tazminatını ödedikten sonra hukuken sigortalı yerine geçer (f. 1). Sigortalının gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel tutarında sigortacıya ait olur (f. 1). Sorumlulara karşı bir dava veya takip başlatılmışsa, sigortacı mahkemenin veya diğer tarafın onayı gerekmeksizin, halefiyet kuralı gereğince, sigortalısına yaptığı ödemeyi ispat ederek, dava veya takibi kaldığı yerden devam ettirebilir (f. 2). Sigortalı veya zarar gören, birinci fıkra gereğince sigortacıya geçen haklarını ihlâl edici şekilde davranırsa, sigortacıya karşı sorumlu olur (f. 3).

LGS'de sigortacıların CMR sigortasından doğan himaye borcunu ifa amacı ile yapacakları ödeme dolayısı ile halefiyet hakkı kazanacakları, böyle bir durumda gerekli çareleri uygulayabilmek veya karşı taraftan tazminat alabilmek ya da karşı tarafa olan

<sup>505</sup> “Üçüncü kişi”, bir hukuki işlemin kurulması söz konusu olan durumlarda, bir hukuki işlemin meydana gelmesine katılmayan kişilerdir ( Şener AKYOL, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul 2008, s. 11).

<sup>506</sup> KILIÇOĞLU, Halefiyet, s. 86.

<sup>507</sup> OMAĞ, Halefiyet, s. 93.

<sup>508</sup> OMAĞ, Halefiyet, s. 95.

yükümlülükten kurtulmak için bir takım faaliyetlere girişilmesi gerektiğinde sigortacıların (bu gereklilik sigortacıların sigortalıya tazminat ödemesinden önce veya sonra ortaya çıksın) sigortalıdan işbirliği talebinde bulunabilecekleri; böyle bir istekte bulunulduğu takdirde sigortalının –masraflar sigortacılara ait olmak üzere- işbirliği yapacağı, gereken girişimlerde bulunacağı ya da böyle girişimlerde bulunmaları için sigortacılara izin vereceği düzenlenmiştir (m. 9)<sup>509</sup>.

LSGŞ’de ise, sigortalının, hasardan sorumlu tutulabilecek olan üçüncü kişilere karşı sigorta şirketinin rücu haklarını korumak zorunlu ifade edilmiştir (m. 11). Aksi davranış halinde sigorta şirketi her türlü tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulur (m. 11)<sup>510</sup>. Ayrıca sigortalı, sigorta şirketinin muvafakatı olmaksızın, “tazminat taleplerini kısmen veya tamamen kabul etmek, iddiaları düzenleyen kişiye, sigorta şirketini bağlayıcı ödemeler yapmak, üçüncü kişiler tarafından teklif edilen tazminatları kabul etmek” işlemlerini yaptığı takdirde sigorta şirketi tazminat yükümlülüğünden kurtulur (m. 10)<sup>511</sup>.

Başak Sigorta Özel Şartlarında halefiyet ise “sigortalının kanuni temsilcisi, şirket adına hareket eden yetkili kişiler münferid şube yöneticileri veya sigortalının yardımcı personeli kasden veya ağır ihmâl sonucunda bir hasara sebebiyet verirlerse veya işbu sözleşmede belirlenen yükümlülükler kusurlu olarak yerine getirilmezse, sigortacının, ödenen tazminatla ilgili olarak bu kişilere karşı rücu hakkı saklı kalacaktır”<sup>512</sup> şeklinde ifade edilmiştir.

Yargıtay’ın, sorumluluk sigortalarında halefiyete dayalı sigorta rücu davası açılmasının mümkün olduğuna dair kararı mevcuttur<sup>513</sup>.

Kanaatimizce, sorumluluk sigortalarında TTK m. 1301’in uygulama alanının doğabilmesine engel bir durum yoktur<sup>514</sup>. Halefiyet, TTK’da, sebepsiz zenginleşmeyi

<sup>509</sup> KAHYA, CMR, s. 84.

<sup>510</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 123.

<sup>511</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşıma, s. 123.

<sup>512</sup> <http://www.roder.org.tr/TR/SERVICES/download/CMR%20SIGORTASI%20OZEL%20SARTLARI.doc>, 01.04.2009.

<sup>513</sup> İBK, T. 17.1.1972, E. 1970/2, K. 1972/1 (ULAŞ, Sigorta, s. 668).

<sup>514</sup> Unutulmamalıdır ki, sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça sigortacı, sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimsenin veya fillerinden hukuken sorumlu buldukları kimselerin kusurlarından doğan

önlemek amacı ile zarar sigortaları için düzenlenmiştir. Sorumluluk sigortaları da zarar sigortasıdır. Sigorta ettirenin sorumluluğu üçüncü bir kişinin davranışı sebebi ile ortaya çıkmış ise, bu durumda üçüncü kişinin varlığı şartı gerçekleştiği için, sigortacının sigorta ettirenin halefi olması mümkün olacaktır. CMR sigortasında da, CMR sigortacısının bazı hallerde sigorta ettirene halef olabileceğini söylemek mümkündür. Önceden de ifade edildiği gibi, CMR sigortasında sigorta ettiren taşıyıcıdır. Ancak taşıyıcı sadece kendisinin değil, taşımada yardımcı kişilerin ve müteakip taşıyıcıların davranışlarından da sorumludur. Böylelikle taşıyıcı dışında üçüncü bir kişi olduğu için, halefiyetin uygulanması söz konusu olacaktır.

### 3.7.3. Taşıma sigortacısının halefiyeti

Taşıma sözleşmenin konusunu teşkil eden taşınan eşyanın zıyaı veya hasarı neticesinde taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır. Ancak zıya ya da hasara uğrayan eşyalar taşıma sigortası ile taşıma rizikolarına karşı teminat altına alınmış olabilir. Böyle bir durumda taşıma sigortacısı teminat altına alınan eşyaların zararlarını tazmin ettikten sonra, taşıma sigortasının sigorta ettirenine halef olacağı için, taşıyıcı veya taşıyıcılarla birlikte diğer sorumlulara halefiyete dayalı rücu davası hakkını kullanabilmesi mümkündür<sup>515</sup>. Taşıyıcının CMR'den doğan sorumluluğu da CMR sigortacısı tarafından himaye edildiği için taşıma sigortacısının CMR sigortacısına halefiyete dayalı CMR sigorta rücu davası açabilmesi mümkün olacaktır.

---

hasarları tazmin ile yükümlüdür (TTK m. 1278, TTKT m. 1429/1). Ancak sigortacı hiçbir şekilde sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimsenin kastından veya aksi sözleşmede yazılı değil ise, sigorta edilen malın ayıbından doğan hasarları tazmine mecbur olmaz (TTK m. 1278). TTKT m. 1429/1'de ise benzer olarak, sigorta ettiren, sigortalı ve tazminat ödenmesini sağlamak amacıyla bunların hukuken fiillerinden sorumlu oldukları kişiler, rizikonun gerçekleşmesine kasten sebep oldukları takdirde, sigortacının tazminat borcundan kurtulacağı ve aldığı primleri geri vermeyeceği düzenlenmiştir. Ayrıca sorumluluk sigortaları için özel nitelikte bir hüküm olan TTKT m. 1477/1'de sigortacının, sigortalının, sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmesinden doğan zararlardan sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir.

<sup>515</sup> Şemsettin ÇUHACI, "Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Antlaşmaya (CMR) Dayalı Sigorta Rücu Davalarında Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar ve Çözüm Önerileri", **SHD**, Tebliğ, S. 1, Y. 2003, s. 8.

Taşıma sigortası, taşınan eşyaları taşıma esnasındaki rizikolara karşı teminat altına alan bir sigorta türüdür. TTK'da, ayrı olarak, 1311–1316 maddeleri arasında<sup>516</sup> düzenlenmiştir. Kara taşıma sigortası ile taşınan eşyanın sigortalanması durumunda sigortacı, aksine bir sözleşme yok ise, eşyanın taşıyıcıya teslim tarihinden itibaren gönderilene kanunen teslim edilmiş sayıldığı zamana kadar, her ne sebeple olursa olsun, maruz kaldığı hasarlardan sorumludur (TTK m. 1312/1).

Yargıtay kararlarında, taşıma sigortacısının halefiyeti ile karşılaşmak mümkündür<sup>517</sup>.

#### 3.7.4. Müteakip taşıyıcıların birbirlerine rücu hakkı

Müteakip taşıyıcıların birbirlerine karşı rücu hakkı ve bu hakkın kullanılmasının şartları CMR m. 37'de ayrıca düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre, CMR hükümleri gereğince tazminatı ödemiş olan taşıyıcı, bu tazminat üzerinden ödediği faiz ve yaptığı sarflarla birlikte tazminatı, taşımaya katılmış olanlardan, aşağıda ifade edilen şartlara göre geri almak hakkına sahiptir: (a) Zıyadan ve hasardan sorumlu olan taşıyıcı, ister kendisi ister başka bir taşıyıcı tarafından ödensin, tazminatı tek başına yüklenmek zorundadır. (b) Zıya veya hasar iki veya daha çok taşıyıcının fiilinden ileri geldiği zaman, bunlardan her biri sorumluluktaki hissesi oranında bir meblağı ödeyecek, taşıma ücreti oranında sorumlu olacaktır. (c) Zıya ve hasar için sorumluluğun hangi taşıyıcıya yükleneceği belirlenemez ise, tazminat tutarı (b)'de öngörüldüğü üzere bütün taşıyıcılar arasında paylaşılacaktır.

Taşıyıcılardan biri borçlarını ödeyemeyecek durumda ise, ödenmesi gereken tazminat payı taşıma karşılığında alacakları ücretler oranında diğer taşıyıcılar arasında bölüştürülecektir (CMR m. 38).

<sup>516</sup> Bu kısımda ilgili hüküm bulunmadığı durumlarda TTK'daki denizcilik rizikolarına karşı sigortalara ilişkin hükümler uygulanır (TTK m. 1311).

<sup>517</sup> Yarg. 11. HD., E. 1997/6936, K. 1997/6361, T. 29.9.1997 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2001/1104, K. 2001/2282, T. 22.3.2001 (Kazancı İçtihat Bankası); Yarg. 11. HD., E. 2001/8877, K. 2002/890, T. 5.2.2002 (Kazancı İçtihat Bankası).

### 3.8. Üçüncü Kişinin CMR Sigortacısına Doğrudan Doğruya Dava Hakkı

Bazı sigorta türlerinde üçüncü kişilere doğrudan doğruya sigortacıya başvurmak hakkının kanunen tanındığı görülmektedir. KTK'da gerek zorunlu sorumluluk sigortası için, gerekse ihtiyari sorumluluk sigortası için zarar görene, zorunlu mali sorumluluk sigortasında öngörülen sınırlar içinde doğrudan doğruya sigortacıya karşı talepte bulunabilmesi yanında dava da açabilme hakkı tanınmıştır (m. 97; m. 100).

TTK'da, yangın sigortası hususunda sigortacının sigorta ettirene karşı ödemeye mecbur olduğu tazminatı tahsil yetkisinin, sadece sigorta ettiren kimsenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişiye ait olduğu, sigorta ettiren kimsenin alacaklılarının bu tazminattan faydalanamayacağı düzenlenmiştir (m. 1310). Sigorta ettirenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişi sigortacıdan tazminatın tamamını alamamış ise, kalan kısımdan dolayı yangın sebebiyle kendisine karşı sorumlu olan kimseye müracaat hakkı saklıdır (m. 1310).

Bunlarla birlikte bazı sigorta genel şartlarında da (örneğin Tüpgaz ve Tehlikeli Maddeler Sorumluluk Sigortası m. 12<sup>518</sup>) zarar gören üçüncü kişiye sigortacıya doğrudan doğruya başvurma hakkı tanınmıştır.

Bu düzenlemeler, sorumluluk sigortalarında üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan dava hakkının bulunup bulunmadığı tartışmasına yol açmıştır. Bu konunun değerlendirilmesi için öncelikle var olan görüşler ifade edilecektir:

**BOZER**, üçüncü kişinin, sigortacıya doğrudan dava açmak yetkisini haiz kılan yangın sigortalarına ilişkin 1310. maddenin kıyasen uygulanması ve hırsızlık veya kaza dolayısıyla sorumluluk sigortalarında mağdurun doğrudan doğruya dava hakkını haiz olması gerektiği görüşündedir. Ayrıca bu görüşüne destek olarak BK m. 112'ye ve KTK m. 97'ye (yeni hüküm) dayanmaktadır<sup>519</sup>.

<sup>518</sup> Zarar gören, sigorta kapsamı içinde zararın tazminini belirlenen limitler dâhilinde doğrudan doğruya sigortacıdan talep edebilir.

<sup>519</sup> BOZER, 1981, 184-185.

**KENDER**, zarar gören eğer kanun hükmü veya sözleşmedeki bir şartla sigortacıya karşı doğrudan doğruya dava hakkına sahip kılınmamışsa, zarar görenin sigortacıdan zararın tazminini isteyemeyeceği düşüncesindedir<sup>520</sup>.

**ATABEK**, kanun hükmünün tespit ettiği hallerde ve düzenlenen sınırlar dâhilinde kalmak şartı ile, mağdurun mali sorumluluk sigorta himayesini veren sigortacı aleyhine doğrudan doğruya dava hakkının tanınması, diğer mali sorumluluk sigortaları için bu hakkın tanınmaması gerektiği görüşündedir<sup>521</sup>.

**ÜNAN**, üçüncü kişilere doğrudan doğruya sigortacıya başvurma hakkını tanımayan Alman hukukundaki düzenlemenin genel hukuk prensiplerine uygun, varılan çözümlerin ihtiyaçları karşılamak için yeterli olduğu görüşündedir<sup>522</sup>. Yazar, konuya ilişkin tebliğinde Alman hukukundaki durumu şu şekilde ifade etmiştir<sup>523</sup>: “ Alman Hukuku’nda, 1908 tarihli Sigorta Sözleşmesi Kanunu’nun (VVG) 7.11.1939 günlü kanunla değişik 156. maddesi uyarınca sorumluluk sigortalarında sigorta ettirenin sigorta ilişkisi çerçevesinde sigortacıya karşı sahip bulunduğu sorumluluk sebebiyle malvarlığında meydana gelmiş olan kötüleşmenin giderilmesine ilişkin alacağı (kısaca “Entschadigungsforderung”) üzerindeki tasarruflar, zarar gören üçüncü kişiye karşı hükümsüzdür. Öte yandan Alman Hukuku’nda, sigortacıya karşı söz konusu olan bu alacakla ilişkili cebri icra(özellikle haciz) tasarrufları da hukuki işlemde kaynaklanan tasarruflarla bir tutulmaktadır”. Ayrıca sigorta ettirenin üçüncü kişiye karşı yerine getirmesi gereken bir edim, ikrar yolu ile, sulh sözleşmesi aracılığı ile veya yargı kararı ile belirlendiğinde, bu edimden doğan sorumluluğu sigorta teminatı altına alan sigortacının, önceden sigorta ettirene bildirmek şartı ile üçüncü kişiye ödemede bulunabileceği ve sigorta ettirenin talep etmesi halinde, bu ödemeyi yapmaya mecbur olacağı hükmü, sigorta ettiren zararına değiştirilemeyecek şekilde düzenlenmiştir (VVG 156. paragraf, f. 2; VVG, 158a). Diğer bir hükümde ise, sigorta ettirenin iflas etmesi halinde, üçüncü kişiye, sigorta ettirenden olan tazminat alacağını, sigorta ettirenin

<sup>520</sup> KENDER, Mesuliyet Sigortası, s. 9.

<sup>521</sup> Reşat ATABEK, “Zarar Görenin Doğrudan Doğruya Sigortacıya Müracaat Hakkı”, **BATİDER**, C. VI, S. 1, 1971, s. 131.

<sup>522</sup> Samim ÜNAN, “CMR Sigortasında Zarar Gören Üçüncü Kişinin Konumu ile İlgili İki Kararın Değerlendirilmesi”, **SHD**, Tebliğ, Y. 1998, S. 1, s. 72 (CMR).

<sup>523</sup> ÜNAN, CMR, s. 67-68.

sigortacıya karşı olan “sorumluluktan kurtarılmaya yönelik” alacağı üzerinden tahsil etme imkânı tanınmaktadır (VVG paragraf 157). Böylelikle “zarar gören üçüncü kişi, sigorta ettirenin malvarlığı hakkında iflasın açılması halinde dahi, alacağını tahsil için sigortacının ödemesi gereken tutara –rehin hakkı sahibi imiş gibi imtiyazlı bir şekilde- el uzatabilme imkânı ile donatılmıştır”. Zorunlu sorumluluk sigortalarında ise, VVG m. 158c bu konuya ışık tutmaktadır. Bu hükme göre, “sigortacı, sigorta ettirene karşı edim yükümünden tamamen veya kısmen kurtulmuş olsa dahi, zarar gören üçüncü kişiye karşı yükümlülüğü devam eder.

Sigorta sözleşmesinin yetkili mercie bildirilmesinin gerekli olduğu hallerde, sigorta ilişkisinin kurulmamış veya sona ermiş sayılması sonucunu doğuran haller üçüncü kişiye karşı ancak sigortacının durumu yetkili mercie haber vermesinden itibaren bir ay sonra ileri sürülebilir; sigorta ilişkisinin sigorta süresinin dolması sebebi ile sona ermesi halinde de çözüm aynıdır.

Sigortacı sadece yetkili merci tarafından belirlenen asgari teminat limitleri dâhilinde ve üstlendiği riziko çerçevesinde sorumlu tutulabilir.

Zarar gören üçüncü kişi zararını başka bir zarar sigortacısından veya sosyal sigortalardan elde etme imkânına sahip bulunduğu ölçüde zorunlu sorumluluk sigortacısına başvuramaz.

Yukarıda belirtilen hükümlerle, üçüncü kişiye sigortacıya karşı doğrudan talepte bulunmak hakkı tanınmış olmaz<sup>524</sup>.

Yargıtay kararlarında<sup>525</sup>, zarar görenin veya halefinin sorumluluk sigortası yapan sigortacıya doğrudan doğruya başvurabileceği görüşü benimsemiştir. Yüksek Mahkeme, CMR sigortasına ilişkin bir kararında da, “yangın dolayısıyla sorumluluk sigortasının kıyas yoluyla uygulanmasından çıkan sonuca göre sigorta akdinde taraf olmayan gönderilen durumundaki üçüncü kişinin, zarardan dolayı, doğrudan doğruya sigortacıya

---

<sup>524</sup> ÜNAN, CMR, s. 68.

<sup>525</sup> Yarg. HGK, T. 31.1.1996, E. 1995/11-980, K. 1996/18 (ÜNAN, CMR, s. 62); Yarg. 11. HD., T. 25.4.1989, E. 1988/5101, K. 1989/2606 (ÜNAN, CMR, s. 63); Yarg. TD., T. 13.07.1971, E. 1971/1376, K. 1971/5339, BATİDER, 1971, C. VI, S. 2, s. 422-425 (BOZER, 1981, s. 185); Yarg. 11. HD., E. 1988/5101, K. 1989/2606, T. 25.4.1989 (ULAŞ, Sigorta, s. 662).

başvurma hakkının varlığı kabul edilmelidir ( TIR Söz.- 6/5191 s. )” açıklamasında bulunmuştur<sup>526</sup>.

TTKT’de, sorumluluk sigortalarında üçüncü kişinin dava hakkı ayrıca düzenlenerek sorun çözüme kavuşturulmuştur. Bu düzenlemeye göre zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan doğruya sigortacıdan isteyebilir (m. 1478).

Kanaatimizce CMR sigortasında da, taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıtanın doğrudan sigortacıya başvurma imkânı bulunmaktadır. TTK’da sorumluluk sigortalarına ilişkin özel bir düzenleme yer almamaktadır. Böylelikle, sorumluluk sigortalarına ilişkin yangın dolayısıyla sorumluluk sigortasına ilişkin bu hüküm kıyasen uygulanabilecektir. Kaldı ki TTKT’de de bu husus, TTK’daki bu hüküm ile paralel bir şekilde düzenlenmiştir.

---

<sup>526</sup> Yarg. HGK. E. 1995/11-980, K. 1996/18, T. 31.1.1996 (Kazancı İçtihat Bankası).

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. CMR SİGORTASINDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA GÖREVLİ VE YETKİLİ MAHKEME, TAHKİM, ALTERNATİF UYUŞMAZLIK YÖNTEMLERİ SORUNU VE ZAMANAŞIMI

#### 4.1. Görevli Mahkeme

Bir uyuşmazlığın medeni yargı içerisinde hangi mahkemeye görüleceğini tespit eden kurallar görev kurallarıdır<sup>527</sup>. Bu nedenle görevli mahkemeyi ve yetkili mahkemenin hangi Türk mahkemeleri olduğunu tespit etmek gereklidir.

CMR sigortasına ilişkin davalar, asliye hukuk mahkemelerinin görevleri kapsamındaki ticari davalara bakan asliye ticaret mahkemelerinde<sup>528</sup> görülür.

TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin kitabında görevli mahkeme ile ilgili açık bir düzenleme bulunmadığı için, TTK'nın sigorta hukukuna ilişkin kitabı dışındaki hükümlerine bakmak gereklidir. TTK m. 4/1, b. 1'e göre, TTK'da düzenlenen hususlardan doğan hukuk davaları ticari dava sayılır. TTK'nın 5. kitabı da sigorta hukukuna ilişkin olduğu için, sigorta sözleşmesinden doğan davalar ticari dava niteliğindedir. Bu davaların ticari dava niteliğini haiz olabilmesi için tarafların tacir olmasına veya uyuşmazlığın ticari işletme ile ilgili bulunmasına ya da alacağın, borcun kaynağına bakılmasına gerek yoktur<sup>529</sup>. Aynı şekilde sigorta şirketinin halefiyetinden kaynaklanan rücu davası da TTK m. 1301'de düzenlendiği için bir ticari davadır<sup>530</sup>. Böylelikle aksine bir hüküm bulunmadığı sürece sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda, tazminat davalarında ve rücu davalarında dava olunan şeyin değerine göre asliye hukuk veya sulh hukuk mahkemesi ticari davalara bakmaya yetkilidir (TTK m. 5). Eğer bir yerde ticaret mahkemesi varsa, asliye hukuk veya sulh hukuk mahkemesinin görevi içinde bulunan ve ticari dava niteliğinde olan sigorta

<sup>527</sup> PEKCANITEZ/ ATALAY/ ÖZEKES, s. 96; Baki KURU/ Ramazan ARSLAN/ Ejder YILMAZ, **Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı**, Değiştirilmiş 19. Bası, s. 122; Yavuz ALANGOYA/ Kamil YILDIRIM/ Nevhis DEREN-YILDIRIM, **Medeni Usul Hukuku Esasları**, 6. Bası, İstanbul 2006, s. 61.

<sup>528</sup> Rıza AYHAN, **Ticari İşletme Hukuku**, 2. Bası, Ankara 2007, s. 87; PEKCANITEZ/ ATALAY/ ÖZEKES, s. 81; KURU/ ARSLAN/ YILMAZ, s. 198.

<sup>529</sup> Hüseyin ÜLGEN/Ömer TEOMAN/ Mehmet HELVACI/ Abuzer KENDİGELEN/ Arslan KAYA/ N. Füsün Nomer ERTAN, **Ticari İşletme Hukuku**, Birinci Basıdan İkinci (Tıpkı Bası), İstanbul 2008, s. 107.

<sup>530</sup> Aynı yönde bkz ÜLGEN/TEOMAN/HELVACI/KENDİGELEN/KAYA/ERTAN, s. 107.

sözleşmesine ilişkin davalar ticaret mahkemesinde görülür (TTK m. 5/2). Ticaret mahkemesi bulunmayan yerlerde, örneğin Erzincan'da asliye hukuk mahkemesi ticaret mahkemesi sıfatı ile davaya bakar.

Bir yerde ticaret mahkemesi bulunsa da dava sulh mahkemesinin görevine giriyor ise, ticari dava dahi olsa dava sulh mahkemesince görülecektir<sup>531</sup>. Sulh mahkemesinin görev sınırı malvarlığına ilişkin davalarda 01.01.2009 itibariyle 7.080.00 TL'dir<sup>532</sup>. Bu sınırı geçmeyen davalar, aksine hüküm olmadığı sürece ticari dava niteliğinde olsa dahi sulh hukuk mahkemesinde görülür<sup>533</sup>. Ancak sulh hukuk mahkemesi ticari işten kaynaklanan bir uyuşmazlığı ticari hükümlere göre çözümler<sup>534</sup>. Sulh hukuk mahkemesinin görevine girmeyen ticari davalar asliye hukuk mahkemesinde görülür. Sigorta sözleşmelerine ilişkin davalarda ihtisas mahkemesi bulunmadığı için, sulh hukuk mahkemelerin görevleri dâhilinde olmayan hususlarda asliye hukuk mahkemeleri görevlidir. Ancak bir yerde ticaret mahkemesi varsa, ticari dava niteliğinde olan ve asliye hukuk mahkemesinin görevine giren davalarda ticaret mahkemesi yetkili olacaktır. Eğer bir yerde ticaret mahkemesi varsa, daha doğru bir deyişle, asliye hukuk mahkemesinin birden fazla dairesi olup da, bu dairelerden biri veya bir kaç ticari işlere bakmakla görevlendirilmiş ise, o zaman TTK m. 5/2 ve 3'deki hükümlerin uygulanması ve gerektiğinde gönderme kararı verilmesi konusu ortaya çıkabilir<sup>535</sup>.

TTK m. 5/3'e göre bir davanın ticari veya hukuki niteliği itibari ile mahkemenin iş sahasına girip girmediği sadece ilk itiraz şeklinde taraflarca ileri sürülebilir. İtiraz uygun görüldüğü takdirde dosya ilgili mahkemeye gönderilir ve bu mahkeme davaya bakmak zorundadır (TTK m. 5/3). Ancak bu mahkeme, davanın niteliğine göre uygulanması gerekli usul ve kanun hükümlerini uygular (TTK m. 5/3).

#### 4.2. Yetkili Mahkeme

CMR kapsamında taşımanın (CMR'nin uygulama alanına dâhil olabilmesi için) en az iki devlet arasında yapılması gerektiğinden, CMR sigortasının yabancılık unsuru

<sup>531</sup> ALANGOYA/YILDIRIM/DEREN-YILDIRIM, s. 88; KURU/ARSLAN/YILMAZ, s. 198.

<sup>532</sup> RG., T. 20.11.2008, S. 27060, Vergi Usul Kanunu Genel Tebliğ, Sıra No: 387. Sulh/asliye görev sınırı, 2008'de 6.330.00 YTL iken 01.01.2009'dan itibaren 7.080.00 TL'dir.

<sup>533</sup> ÜLGEN/TEOMAN/HELVACI/KENDİGELEN/KAYA/ERTAN, s. 117.

<sup>534</sup> ÜLGEN/TEOMAN/HELVACI/KENDİGELEN/KAYA/ERTAN, s. 117.

<sup>535</sup> 4146 sayılı HUMK'da Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun, m. 1 (RG. 23.6.1996, 22675 Sayılı).

taşıması olasıdır. Yabancılık unsurunun varlığı hallerinde CMR sigortasında yetkili mahkemenin tayini için MÖHUK hükümlerine ve CMR sigortasının bir sigorta sözleşmesi olması nedeni ile MÖHUK m. 46'ya bakılmalıydı. Ancak yabancılık unsuru taşıması muhtemel olan bu sözleşme CMR ile ilgili bir ihtilaftan doğmaktadır. CMR ülkemizde usulüne uygun olarak yürürlüğe konmuş uluslararası nitelikte bir sözleşme olduğu için iç hukukumuzda kanun hükmündedir (A.Y. m. 90/5) ve sözleşmede belirtildiği şekli ile, teslim alma ile teslim etme yerinin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede bulunması durumunda, sözleşme taraflarının yerleşim yeri ve milliyetine bakılmaksızın, eşyanın ücret karşılığı taşıtlarla karayolundan taşınmasına ilişkin her sözleşmeye uygulanır (CMR m. 1/1). Kaldı ki MÖHUK m. 1/2'de de açıkça Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu ifade edilmiştir.

Her ne kadar CMR sigortası ile ilgili uyumsuzluk, şekli olarak sigorta sözleşmesi ile bağlantılı olsa da, CMR kaynaklıdır<sup>536</sup>. CMR m. 31'de "yetki" düzenlenirken de "bu sözleşmeye göre yapılan taşımalarından kaynaklanan davalarda" ifadesi kullanılarak bu maddede düzenlenen yetkili mahkemeler, sadece taşıma sözleşmesinden doğan davalar ile sınırlandırılmamıştır. CMR sigortasına ilişkin dava da CMR çerçevesinde yapılan taşımalarından ortaya çıkan bir dava niteliğindedir. Böylelikle yetkili mahkemeleri CMR m. 31'e göre tespit etmek gerekecektir<sup>537</sup>.

İlk yetkili mahkeme, tarafların kararlaştırmış oldukları akit ülke mahkemeleridir (CMR m. 31/1). Ancak bu mahkemeler kesin yetkili değildir. Bu mahkemelerin yanı sıra CMR'nin bu madde hükmü iki yetkili mahkeme daha düzenlemiştir. Bunlardan ilki, davalının mutad ikametgâhının veya asıl iş merkezinin ya da taşıma sözleşmesinin yapılmasına aracılık eden şube ya da acentesinin bulunduğu ülke mahkemesidir (CMR m. 31/1/a). İkincisi ise, eşyanın teslim alındığı veya teslim edilmesi için öngörülen yerin

<sup>536</sup> CMR sigortasının teminat altına aldığı, CMR'nin uygulandığı bir taşıma sözleşmesinin taşıyıcısının sorumluluğudur ve bu sorumluluk CMR'den doğmaktadır. Kaldı ki, taşıma sözleşmesi CMR hükümleri sınırları çerçevesinde düzenlenmektedir.

<sup>537</sup> SOPACI, emtia nakliyat sigortacısının CMR taşıyıcısına karşı açtığı rücu davası hakkındaki bir davada, sözleşmelerden kaynaklanan davaları düzenleyen bir hüküm olan HUMK m. 10'u uygulayan Yargıtay kararını (Yarg. 11. HD., E. 2001/6088, K. 2001/9289, T. 13.11.2001), eleştirerek CMR m. 31'nin uygulanması gerektiğini ileri sürmektedir (SOPACI, s. 58).

Yetkili Mahkeme olarak CMR m. 31'in uygulanacağına yönelik bk. Yarg. 11. HD., E. 2006/14074, K. 2008/970, T. 06.02.2008 (ilam olarak temin edilmiştir).

bulunduğu ülke mahkemesidir (CMR m. 31/1/b). Davacı bu mahkemelerden herhangi birinde dava açabilir. Ancak bunların dışında başka bir mahkemeye başvuramaz (CMR m. 31/1).

CMR'ye göre yapılan taşımalarından ortaya çıkan dava, yukarıda belirtilen yetkili mahkemelerden birinde 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 mahkemece verilen karar, dava açılmak istenen ülkede icra kabiliyetinden yoksun ise bu hüküm uygulanmaz (CMR m. 31/2).

Bir akit ülkedeki bir mahkemenin CMR'ye göre yapılan taşımalarından ortaya çıkan 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 (CMR m. 31/3). Bu formaliteler kesinlikle davanın esasın incelenmesi sonucuna yol açmamalıdır (CMR m. 31/3).

CMR gereğince taşımalarından doğan davalarda, akit ülkelerde oturan veya işyerleri bu ülkelerde olan akit ülke vatandaşlarından giderlere karşılık teminat istenemez (CMR m. 31/5).

### 4.3. Tahkim

#### 4.3.1. Kavram

Tahkim, kanunun tahkim yolu ile çözümlenmesine izin verdiği konular<sup>538</sup> kapsamında olmak koşulu ile, taraflar arasında doğmuş veya doğabilecek uyuşmazlıkların hakemler aracılığı ile çözümlenmesi konusunda tarafların anlaşmalarıdır<sup>539</sup>.

<sup>538</sup> HUMK m. 518: “Yalnız iki tarafın arzularına tabi olmıyan mesailde tahkim cereyan etmez”.

<sup>539</sup> AKINCI, Tahkim, s. 29; İlhan POSTACIOĞLU, **Medeni Usul Hukuku Dersleri**, Genişletilmiş Beşinci Bası, İstanbul 1970, s. 641; ALANGOYA, s. 4; ÜSTÜNDAĞ, s. 133; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 66; Muharrem BALCI, s. 115; Alim TAŞKIN, **Hakem Sözleşmesi**, Ankara 2000, s. 8; KURU/ARSLAN/YILMAZ, s. 847; ALANGOYA/YILDIRIM/DEREN-YILDIRIM, s. 642. PEKCANITEZ/ATALAY/ÖZEKES, s. 667; Turgut KALPSÜZ, “Tahkim Anlaşması”, **Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal TEKİNALP'e Armağan**, C. II, İstanbul 2003, s. 1028; Yavuz KAPLAN, **Milletlerarası Tahkimde Usule Aykırılık**, Ankara 2002, s. 23; NOMER, **Devletler Hususî Hukuku**, 16. Bası: Nomer/Şanlı, İstanbul 2008, s. 499-500; Purchasing Law Briefs, **Purchasing Law Report**/March 2002, s. 8.

HUMK m. 516 ve 517’de “hususî mukavele” ve “şart” ifadelerine yer verilmiştir. Böylelikle tarafların tahkim yoluna gidebilmesi için iki yol öngörülmüştür. Bunlardan ilki, ayrı bir sözleşme olarak doğmuş bir ihtilafın tahkim yolu ile çözülmesinin kararlaştırıldığı tahkim anlaşması; ikincisi ise, halen mevcut olmayan ve ileride doğması muhtemel bir uyuşmazlık hakkında tarafların tahkim usulünü uygulayacaklarına dair ayrı bir sözleşme ya da herhangi bir sözleşmenin içinde yer alan bir hüküm şeklinde olabilen tahkim şartıdır<sup>540</sup>.

Tahkim yoluna başvurabilmek için, tahkimin konusunu teşkil edecek uyuşmazlığın devlet mahkemelerine giden yolun kapanması gereklidir<sup>541</sup>.

CMR’de, tarafların taşıma sözleşmesine bir şart koyarak (ki bu tahkim şartı hakem heyetine CMR’nin uygulanması zorunluluğunu da içermelidir) hakem mahkemesine yetki verebilecekleri düzenlenmiştir (CMR m. 33). Ancak bu tahkim şartı taşıma sözleşmesine konulmaktadır. Sigorta sözleşmesi için CMR’de açık bir ifade bulunmamaktadır. Ancak tarafların CMR sigorta sözleşmesine ilişkin uyuşmazlıklarını tahkim yolu ile çözümlenmeleri mümkündür.

CMR m. 47’ye göre, CMR hükümlerinin yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olarak iki ya da daha fazla akit taraf arasında çıkan ve müzakere veya başkaca bir yolla giderilemeyen bütün görüş ayrılıkları, ilgili akit taraflardan birinin istemi üzerine çözüme bağlanması için uluslararası Adalet Divanına götürülebilir. Ancak Türkiye bu hükme ihtirazi kayıt koymuştur<sup>542</sup>.

CMR sigortası yabancılık unsuru taşıyabileceği gibi, yabancılık unsuru taşımayıp iç hukukla bağlantılı da olabilir. CMR sigortasının yabancılık unsurunu taşıdığı durumlarda öncelikle MTK’ya bakılacaktır. Yabancılık unsurunun varlığının söz

---

Ayrıca belirtmek gerekir ki, çoğu hukuk sistemlerinde tahkimin iki unsuru göre çarpmaktadır. Bunlardan birincisi, hakemlerin uyuşmazlığı çözüme kavuşturmakla görevli olması; ikincisi, hakemlerin yapmış oldukları yargısal faaliyetlerin taraflar arasındaki bir sözleşmeye dayanmasıdır. Ayrıca bu unsurlara “özel bir yargı usulü olması” unsuru da eklenebilir (İbrahim ÖZBAY, **Hakem Kararlarının Temyizi**, Ankara 2004, s. 30).

<sup>540</sup> Muharrem BALCI, s. 116; KURU/ARSLAN/YILMAZ, s. 850; ALANGOYA/YILDIRIM/DEREN-YILDIRIM, s. 646; PEKCANİTEZ/ATALAY/ÖZEKES, s. 675; KALPSÜZ, s. 1030.

<sup>541</sup> ALANGOYA, s. 4; ÜSTÜNDAĞ, s. 133.

<sup>542</sup> RG. 28.07. 95/ 22357, 21.06.1995 tarih ve 95/7056 sayılı BKK.

konusu olmadığı durumlarda ise, doğrudan Türk Hukukunda sigorta alanı için düzenlenmiş hükümlere izin verildiği ölçüde HUMK'a bakılacaktır.

### **4.3.2. Milletlerarası Tahkim Kanununda**

#### **4.3.2.1. Uygulama alanı**

Tahkim yeri<sup>543</sup> olarak Türkiye'nin kararlaştırıldığı durumlarda ve yabancılık unsurunun varlığı halinde<sup>544</sup> 4686 Sayılı MKT hükümleri uygulanır (MTK m. 1/2). Ayrıca MTK hükümleri, tahkim yeri olarak Türkiye kararlaştırılmasa da, MTK hükümlerinin taraflar ya da hakem veya hakem kurulunca seçildiği uyuşmazlıklar hakkında da uygulanır (MTK m. 1/2).

#### **4.3.2.1. Yetkili ve görevli mahkeme**

Bu Kanunda mahkeme tarafından yapılacağı belirtilen işlerde, davalının yerleşim yeri veya olağan oturma yeri ya da işyerinin bulunduğu yer asliye hukuk mahkemesi;

---

<sup>543</sup> Tahkim yeri, taraflarca veya onların seçtiği bir tahkim kurumunca serbestçe kararlaştırılır. Bu konuda bir anlaşma yoksa tahkim yeri, hakem veya hakem kurulunca olayın özelliklerine göre belirlenir (MTK m. 9/1).

Hakem veya hakem kurulu, tahkim yargılamasının gerektirdiği durumlarda önceden taraflara bildirmek kaydıyla bir başka yerde de toplanabilir (MTK m. 9/2).

<sup>544</sup> Aşağıdaki hallerden herhangi birinin varlığı, uyuşmazlığın yabancılık unsuru taşıdığını gösterir ve bu durumda tahkim, milletlerarası nitelik kazanır.

1. Tahkim anlaşmasının taraflarının yerleşim yeri veya olağan oturma yerinin ya da işyerlerinin ayrı devletlerde bulunması.

2. Tarafların yerleşim yeri veya olağan oturma yerinin ya da işyerlerinin;

- a) Tahkim anlaşmasında belirtilen veya bu anlaşmaya dayanarak tespit edilen hallerde tahkim yerinden,
- b) Asıl sözleşmeden doğan yükümlülüklerin önemli bir bölümünün ifa edileceği yerden veya uyuşmazlık konusunun en çok bağlantılı olduğu yerden,

Başka bir devlette bulunması.

3. Tahkim anlaşmasının dayanağını oluşturan asıl sözleşmeye taraf olan şirket ortaklarından en az birinin yabancı sermayeyi teşvik mevzuatına göre yabancı sermaye getirmiş olması veya bu sözleşmenin uygulanabilmesi için yurt dışından sermaye sağlanması amacıyla kredi ve/veya güvence sözleşmeleri yapılmasının gerekli olması.

4. Tahkim anlaşmasının dayanağını oluşturan asıl sözleşme veya hukuki ilişkinin, bir ülkeden diğerine sermaye veya mal geçişini gerçekleştirmesi (MTK m. 2).

davalının Türkiye'de yerleşim yeri, olağan oturma yeri veya işyeri yoksa İstanbul Asliye Hukuk Mahkemesi görevli ve yetkilidir (MTK m. 3/1).

#### 4.3.2.2. Tahkim anlaşması

Tahkim anlaşması, tarafların, sözleşmeden kaynaklınsın veya kaynaklanmasın aralarında mevcut bir hukuki ilişkiden doğmuş veya doğabilecek uyuşmazlıkların tümünün veya bazılarının tahkim yolu ile çözülmesi konusunda, asıl sözleşmeye konan tahkim şartı veya ayrı bir sözleşme ile yaptıkları anlaşmadır (MTK m. 4/1).

Tahkim anlaşması yazılı bir şekilde yapılmalıdır (MTK m. 4/2). Yazılı şekil şartının yerine getirilmiş sayılması için, tahkim anlaşmasının taraflarca imzalanmış yazılı bir belgeye veya taraflar arasında teati edilen mektup, telgraf, teleks, faks gibi bir iletişim aracına veya elektronik ortama geçirilmiş olması ya da dava dilekçesinde yazılı bir tahkim anlaşmasının varlığının iddia edilmesine davalının verdiği cevap dilekçesinde itiraz edilmemiş olması gerekir (MTK m. 4/2). Asıl sözleşmenin bir parçası haline getirilmek amacıyla tahkim şartı içeren bir belgeye yollama yapılması halinde de geçerli bir tahkim anlaşması yapılmış sayılır (MTK m. 4/1).

Tahkim anlaşması, tarafların tahkim anlaşmasına uygulanmak üzere seçtiği hukuka veya böyle bir hukuk seçimi yoksa Türk hukukuna uygun olduğu takdirde geçerlidir (MTK m. 4/3).

Tahkim anlaşmasına karşı, asıl sözleşmenin geçerli olmadığı veya tahkim anlaşmasının henüz doğmamış olan bir uyuşmazlığa ilişkin olduğu itirazında bulunulamaz (MTK m. 4/4).

Tahkim anlaşmasının konusunu oluşturan bir uyuşmazlıkta dava mahkemede açılmışsa; karşı taraf, tahkim itirazında bulunabilir. Tahkim itirazının ileri sürülmesi ve tahkim anlaşmasının geçerliliğine ilişkin uyuşmazlıkların çözülmesi, HUMK'un ilk itirazlara ilişkin hükümlerine tabidir. Tahkim itirazının kabulü halinde, mahkeme davayı usulden reddeder (MTK m. 5/1).

Yargılama sırasında tarafların tahkim yoluna başvurma konusunda anlaşmaları halinde, dava dosyası mahkemece ilgili hakem veya hakem kuruluna gönderilir (MTK m. 5/2).

#### **4.3.2.3. Yargılama kurallarına ve uyuşmazlığın esasına uygulanacak hukuk**

Taraflar, hakem veya hakem kurulunun uygulayacağı yargılama kurallarını, bu Kanunun emredici hükümleri saklı kalmak kaydıyla, serbestçe kararlaştırabilir ya da bir kanuna, milletlerarası veya kurumsal tahkim kurallarına yollama yaparak belirleyebilirler (MTK m. 8/A). Taraflar arasında böyle bir anlaşma yoksa hakem veya hakem kurulu, tahkim yargılamasını bu Kanun hükümlerine göre yürütür (MTK m. 8/A).

Hakem veya hakem kurulu, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine ve onların uyuşmazlığın esasına uygulanmak üzere seçtikleri hukuk kurallarına göre karar verir (MTK m. 12/C/1). Sözleşme hükümlerinin yorumunda ve tamamlanmasında bu hukuka ilişkin ticari örf ve adetler ile ticari teamüller de göz önüne alınır (MTK m. 12/C/1). Belirli bir devletin hukukunun seçilmiş olması, aksi belirtilmedikçe, o devletin kanunlar ihtilafı kurallarının veya usul kurallarının değil, doğrudan doğruya maddi hukukunun seçilmiş olduğu anlamına gelir (MTK m. 12/C/1).

Tarafların uyuşmazlığın esasına uygulanacak hukuk kurallarını kararlaştırmamış olmaları halinde, hakem veya hakem kurulu, uyuşmazlık ile en yakın bağlantı içinde olduğu sonucuna vardığı devletin maddi hukuk kurallarına göre karar verir (MTK m. 12/C/2).

Hakem veya hakem kurulu, ancak tarafların açıkça yetkili kılmış olmaları şartıyla hakkaniyet ve nasafet kurallarına göre veya dostane aracı olarak karar verebilir (MTK m. 12/C/3).

#### **4.3.3. Tahkimin sigorta hukuku alanındaki uygulamaları**

##### **4.3.3.1. Genel olarak**

Sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların tahkim yolu ile çözümlenmesi mümkündür. Türk hukukunda sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların tahkim yolu ile çözümlenmesi SK m. 30'da düzenlenmiştir. Ayrıca sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta

sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü amacıyla SK m. 30'da düzenlenen tahkim sistemine ilişkin usul ve esasları düzenleyen STİY<sup>545</sup> mevcuttur.

SK'da düzenlenen tahkim sistemi tarafların isteğine bağlı, başka bir deyişle ihtiyari tahkim yoludur<sup>546</sup>. Sigortacılık yapan kuruluşlar için SK m. 30/1'de "sigorta tahkim sistemine üye olmak isteyenler" ifadesi kullanılarak sigortacılık yapan kuruluşların tahkim sistemine üye olmalarının zorunlu olmadığı hükme bağlanmıştır. Ayrıca, sigorta sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklar için sigorta ettiren veya lehdar açısından da SK'da tahkim yoluna başvurmayı zorunlu kılan bir düzenleme bulunmamaktadır<sup>547</sup>.

Tahkim sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü amacı ile Birlik (Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği) nezdinde oluşturulan "Sigorta Tahkim Komisyonu"<sup>548</sup> ile gerçekleştirilir (SK m. 30/1; STİY m. 4/a).

Uyuşmazlıklar, hayat ve hayat dışı sigorta gruplarının sadece birinde görev yapacak olan "sigorta hakemleri ve raportörler"<sup>549</sup> aracılığıyla çözülür (SK m. 30/7).

<sup>545</sup> RG., T. 17.08.2007, S. 26616. Bu yönetmelik SK m. 30'a dayanılarak hazırlanmıştır (STİY m. 3).

<sup>546</sup> Işıl ULAŞ, "Sigortacılıkta Tahkim", Seza REİSOĞLU'na Armağan, **BATİDER**, Aralık 2007, C. XXIV, S. 2, s. 240 (Tahkim).

<sup>547</sup> ULAŞ, Tahkim, s. 240.

<sup>548</sup> Ayrıntılı bilgi için bk. SK m. 30/2-6; STİY m. 5-12.

<sup>549</sup> Sigorta hakemi, sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkları çözen kişidir (STİY m. 4/F).

Sigorta hakemlerinin, mali güç dışında sigorta şirketi ve reasürans şirketi kurucularında aranan nitelikleri taşıması, en az dört yıllık yüksek okul mezunu olması, sigorta hukukunda en az beş yıl veya sigortacılıkta en az on yıl deneyimi olması gereklidir (SK m. 30/8/a, b, c). HUMK çerçevesinde yapılacak tahkim için seçilecek hakemlerin de bu maddede sigorta hakemleri için aranan nitelikleri taşıması gerekir (SK m. 30/23).

Sigorta hakemi olmak isteyenlerin gerekli nitelikleri taşıdıklarını belgelemek suretiyle Komisyona başvurması gerekir (SK m. 30/10; STİY m. 13/1). Eğer hakemlik yapmak isteyen kişinin yerleşim yeri bir büronun görev alanı içinde kalıyorsa, Komisyona başvuru, büro (STİY m. 10) aracılığı ile olur (STİY m. 13/1).

Başvurusu uygun görülenler kabul için Müsteşarlığa bildirilir (SK m. 30/10). Müsteşarlığın kabul etmesi halinde ilgilinin ismi, Komisyon tarafından tutulacak ve bir örneği Adalet Bakanlığına gönderilecek olan sigorta hakemliği listesine (STİY m. 14) kaydolunur ve bu listede değişiklik olması halinde de değişiklikler altı aylık dönemler itibarıyla Adalet Bakanlığına ve Müsteşarlığa bildirilir (SK m. 30/10).

Sigorta tahkim sistemine üye olan kuruluşlarla uyuşmazlığa düşen kişi, uyuşmazlık konusu sözleşmede özel bir hüküm olmasa bile tahkim usûlünden faydalanabilir (SK m. 30/1)<sup>550</sup>.

#### 4.3.3.2. Başvuru

Komisyonla gidilebilmesi için, sigortacılık yapan kuruluşla uyuşmazlığa düşen kişinin, uyuşmazlığa konu teşkil eden olay ile ilgili olarak sigortacılık yapan kuruluşla gerekli başvuruları yapmış ve talebinin kısmen ya da tamamen olumsuz sonuçlandığını belgelemiş olması gerekir (SK m. 30/13)<sup>551</sup>. Sigortacılık yapan kuruluşun, başvuru

---

Sigorta hakeminin ismi, sigorta hakemliği yapmak için gereken nitelikleri kaybetmişse veya tarafsızlık ilkesine aykırı hareket ettiği tespit edilmişse sürekli olarak, kendisine ulaşan dosyaları bir yıl içinde en fazla üç kez zamanında sonuçlandırmamışsa bir yıl süreyle listeden silinir (SK m. 30/11).

Hakemin reddedilebileceği haller için bk. STİY m. 17.

Hakemin uyuşmazlığa bakamayacağı haller için bkz STİY m. 18.

Sigorta raportörü, sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü amacıyla Komisyona intikal etmiş şikayetler üzerinde ön incelemeyi yapan kişidir (STİY m. 4/g).

SK'da komisyon nezdinde çalışacak olan sigorta raportörlerinin sahip olması gerektiği nitelikler hususunda Komisyon müdüründe aranan niteliklere atıf yapılmıştır (SK m. 30/9). Buna göre Komisyon nezdinde çalışacak olan sigorta raportörlerinin mali güç dışında sigorta şirketi ve reasürans şirketi kurucularında aranan nitelikleri taşıması, en az dört yıllık yüksek okul mezunu olması, sigorta hukukunda en az iki yıl veya sigortacılıkta en az beş yıl deneyimi olması gerekir (SK m. 30/5/a, b, c; STİY m. 8/1).

Sigorta hakemleri ve raportörler tarafsız olmak zorundadır (SK m. 30/18). Sigorta şirketlerinin, reasürans şirketlerinin, sigortacılık yapan diğer kuruluşların, sigorta eksperlerinin, sigorta acentelerinin ve brokerlerin ortakları, yönetim ve denetiminde bulunan kişiler ve bunlar adına imza atmaya yetkili olanlar ile tüm bu kuruluşlarda meslekî faaliyette bulunanlar ve sigorta eksperleri, sigorta acenteleri ve brokerler sigorta hakemliği yapamaz (SK m. 30/18). Bu sınırlandırmalar söz konusu kimselerin eş ve çocukları için de geçerlidir. Hukuk Usûlü Muhakemeleri Kanununun 28 inci maddesi sigorta hakemleri hakkında da uygulanır (SK m. 30/18).

Komisyonunda görev alanlar, hakemler ve raportörler, işleri dolayısıyla öğrendikleri bilgi ve sırları ilgililerin izni olmaksızın açıklayamaz (SK m. 30/19). Ancak, suç teşkil eden hallerin yetkili mercilere duyurulması zorunludur (SK m. 30/19).

<sup>550</sup> Sigortacılık yapan kuruluşlardan, sigorta tahkim sistemine üye olmak isteyenler, durumu yazılı olarak komisyona bildirmek zorundadır (SK m. 30/1). Tahkim sistemine üye olmak isteyenlerden katılma payı alınır (SK m. 30/12).

Komisyon, bir müsteşarlık temsilcisi, iki Birlik temsilcisi, bir tüketici derneği temsilcisi ile Müsteşarlıkça belirlenecek bir akademisyen hukukçu temsilcinin katılımı ile oluşur (SK m. 30/2).

<sup>551</sup> Mahkemeye veya Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun hükümleri uyarınca Tüketici Sorunları Hakem Heyetine intikal etmiş uyuşmazlıklar ile ilgili olarak Komisyona başvuru yapılamaz (SK m. 30/14).

tarihinden itibaren onbeş iş günü içinde yazılı olarak cevap vermemesi de Komisyona başvuru için yeterlidir (SK m. 30/13).

Tahkim için, Komisyonun merkezine ya da başvuru yapan kişinin yerleşim yerinin bulunduğu ya da rizikonun gerçekleştiği yerdeki büroya başvurulabilir (STİY m. 16/1). Uyuşmazlık başvurularında, başvuru formu, uyuşmazlığa ilişkin bilgi ve belgeler ile başvuru ücretinin yatırıldığına dair belgenin yer alması gerekir (STİY m. 16/1).

Uyuşmazlığın çözümü için Komisyona başvuranların başvuru ücretini ödemeleri gerekmektedir. Bu ücret uyuşmazlığa düşen taraflar arasında açık ve yazılı şekilde yapılması gereken sözleşme ile belirlenmemişse hakemin kırkbin TL'ye kadar belirlediği ücret iki taraf için de kesindir (SK m. 30/12). Ancak açık ve yazılı şekilde yapılan bir anlaşma ile daha yüksek bir ücret tespit edebilirler (SK m. 30/12). Hakemin kırkbin TL'den daha yüksek bir ücretine ilişkin kararına karşı temyize başvurulabilir (SK m. 30/12).

#### **4.3.3.3. Sistemin işleyişi**

Sigortacılık yapan kuruluşla uyuşmazlığa düşen kişinin Komisyona başvurusu, öncelikle raportörler tarafından incelenir (SK m. 30/15; STİY m. 8/3). İlk olarak uyuşmazlığın hayat veya hayat dışı sigortalardan hangisine girdiğine karar verilerek dosya, bu konudaki uzmanlığına göre ilgili raportöre havale edilir (STİY m. 16/2). Başvurunun büroya yapılması durumunda inceleme, büro raportörlerince gerçekleştirilir (STİY m. 16/2). Raportörler ön incelemeyi iki hususu dikkate alarak gerçekleştirir: Bunlardan ilki sigortacılık yapan kuruluşta gerekli başvuruların yapıp yapılmadığının, yapılmışsa talebinin kısmen ya da tamamen olumsuz sonuçlandığının ya da sigortacılık yapan kuruluşun onbeş iş günü içinde cevap vermediğinin değerlendirilmesi, ikincisi uyuşmazlığın mahkemeye, HUMK'a göre tahkime ya da Tüketici Sorunları Hakem Heyetine intikal edip etmediğinin ilgilinin beyanı esas alınarak tespitidir (STİY m. 16/2/a, b). Raportör, uyuşmazlığın esasına dair karar veremez (STİY m. 8/3).

Yapılan ön inceleme sonucunda, dosyanın Komisyon tarafından değerlendirmeye alınamayacağı anlaşılırsa, durum ilgiliye derhal bildirilir ve başvuru ücretinin % 90'ı iade edilir (STİY m. 16/3).

Raportör, ön incelemeyi tamamladıktan sonra dosyayı, uyuşmazlığın çözümü için gerekli olan bilgi ve belge eksikliği açısından inceler (STİY m. 16/5). Uyuşmazlığın bilgi ve belge eksikliğinden kaynaklandığının anlaşılması halinde raportör, durumu taraflara bildirir ve taraflara bilgi vermek kaydıyla dosyayı kapatır (STİY m. 16/5). Bu durumda, başvuru ücretinin %50'si başvuru sahibine iade edilir (STİY m. 16/5).

Raportörler en geç onbeş gün içinde incelemelerini tamamlamak zorundadır (SK m. 30/15; STİY m. 8/3; STİY m. 16/6). Raportörler tarafından çözümlendirilemeyen başvurular sigorta hakemine iletilir (SK m. 30/15).

Komisyon, işin niteliğine bağlı olarak en az üç sigorta hakeminden oluşan bir heyet oluşturulmasına karar verebilir (SK m. 30/15; STİY m. 16/7). Ancak, uyuşmazlık konusu miktarın onbeşbin Türk Lirası ve üzerinde olduğu durumlarda heyet oluşturulması zorunludur (SK m. 30/15; STİY m. 16/7). Heyet kararını, listede hukukçu bulunması halinde, en az biri hukukçu olacak şekilde, çoğunlukla verir (SK m. 30/15; STİY m. 16/7).

Uyuşmazlığa hangi sigorta hakeminin bakacağı, Komisyon tarafından sigorta hakemi listesinden seçilir (SK m. 30/15). Dosya, konusuna göre hayat veya hayat dışı sigorta grubuna göre sınıflandırıldıktan sonra hakem seçimi, genel listeden sıra usulüne göre yapılır (STİY m. 16/8). Sıra usulünde sigorta hakemlerinin uzmanlık alanları esas alınır (STİY m. 16/8). Listenin başındaki sigorta hakeminin uzmanlık alanı, uyuşmazlığın çözümü için uygun değilse, sıradaki uzmanlık alanı uyan ilk hakem atanır (STİY m. 16/8). Uyuşmazlığın daha kısa sürede ve etkin bir biçimde çözümlenebilmesi amacıyla, uzmanlık alanı koşuluna uymak kaydıyla hakem atamasında coğrafi kriterlerle birlikte hakemin iş yükü de dikkate alınır (STİY m. 16/8).

Hakemler, sadece kendilerine verilen evrak üzerinden karar verir (SK m. 30/15). Seçilen sigorta hakemi mücbir nedenler ve umulmayan haller hariç olmak üzere görevi reddedemez (SK m. 30/15). Bununla birlikte, taraflar, HUMK'da yer alan hâkimi ret nedenlerine dayanarak hakemi reddedebilir (SK m. 30/15). Ret talebi Komisyona, durumun öğrenildiği tarihten itibaren en geç beş iş günü içinde bir dilekçeyle yapılır (SK m. 30/15). Ret talebi üzerine Komisyon müdürü, iki tarafın görüşlerini dinledikten sonra bu konuda en geç beş iş günü içinde karar verir (SK m. 30/15).

Hakemler, görevlendirildikleri tarihten itibaren en geç dört ay içinde karar vermeye mecburdur (SK m. 30/16; STİY m. 16/10). Aksi halde, uyuşmazlık yetkili mahkemece halledilir (SK m. 30/16). Ancak, bu süre tarafların açık ve yazılı muvafakatleriyle uzatılabilir (SK m. 30/16; STİY m. 16/10). Hakem, kararını Komisyon müdürüne tevdi eder (SK m. 30/16; STİY m. 16/10). Komisyon müdürü, kararı, en geç üç iş günü içinde, HUMK'un 532 nci maddesi uyarınca gereğinin yapılabilmesi için davayı görmeye yetkili mahkemeye iletir (SK m. 30/16; STİY m. 16/10).

Hakemlik ücreti, Komisyona başvuru ücreti ve üyeliğe katılma payı, Komisyonun görüşü alınarak Müsteşarlıkça belirlenir; hakem ücreti Komisyon tarafından ödenir (SK m. 30/17).

#### 4.4. Alternatif Çözüm Usulleri

##### 4.4.1. Genel olarak

Alternatif çözüm usulleri genel olarak tarafsız ve objektif konumda bulunan üçüncü kişinin, aralarında uyuşmazlık bulunan tarafları ortaklaşa bir çözüme ulaştırmak için bir araya getirerek ve onlara iletişim kurlmaları için uygun bir ortam hazırlayarak kendilerince sorunun çözümünü sağlayan ya da onlara somut olayın koşullarına ve özelliklerine uygun olarak, üzerinde mutabakata varabilecekleri çözüm önerileri sunarak uyuşmazlığın çözümüne katkıda bulunan ve tümüyle gönüllülük esası üzerine bina edilmiş olan uyuşmazlık çözüm yolları bütünüdür<sup>552</sup>. Alternatif çözüm usulleri taraflar arasındaki uyuşmazlıkların, mahkemeler dışında ve genellikle tarafsız bir üçüncü kişinin telkin, tavsiye ve gayretleriyle çözülebilmesi için kullanılır<sup>553</sup>.

<sup>552</sup> Süha TANRIVER, "Hukuk Uyuşmazlıkları Bağlamında Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları ve Özellikle Arabuluculuk", **Makalelerim (2006)**, Ankara 2007, s. 1 (Alternatif Uyuşmazlık 1); Süha TANRIVER, "Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları: Arabuluculuk Kurumuna Hukuki ve Sosyolojik Bir Bakış", **Makalelerim (2006)**, Ankara 2007, s. 59 (Alternatif Uyuşmazlık 2); benzer açıklamalar için bk. Mustafa ÖZBEK, "Avukatlık Kanunu'nun 35/A Maddesine Göre Arabuluculuk", **ABD**, S. 2001/3, Y. 59, s. 114 (Arabuluculuk); Ejder YILMAZ, "Avukatın Uzlaşma Sağlama Yetkisi (Avukatlık Kanunu m. 35/A)", **Türkiye Barolar Birliği 75. Yaş günü için Baki KURU Armağanı**, Ankara 2004, s. 846; ÖZBAY, Alternatif, s. 460; Alper BULUR, "Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları ve Arabuluculuk Yöntemi", **ABD**, Y. 65, S. 4, Güz 2007, s. 31).

<sup>553</sup> Suna OKSAY/Tolga CEYLANTEPE, "Sigorta Konusunda Ortaya Çıkan Uyuşmazlıkların Alternatif Yöntemlerle Çözümü (ADR): Avrupa Uygulamaları", **Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-4**, Şubat 2006, İstanbul, s. 11.

Alternatif çözüm usulleri, devlet ve tahkim yargısına başvurmaya engel değil, onların yanı sıra var olan bir yoldur<sup>554</sup>. Ayrıca uyuşmazlıklarını alternatif uyuşmazlık yöntemleri ile çözüme kavuşturma yolunu seçen taraflar, ulaşılan çözümü bağlayıcı kabul edeceklerine dair bir özel düzenleme getirmemişlerse, tahkim veya devlet yargısına başvurarak hak arayabilirler<sup>555</sup>.

Alternatif çözüm usulleri, kamu düzeninden sayılmayan ve tarafların üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabileceği işlerden kaynaklanan uyuşmazlıklarda işlerlik kazanır<sup>556</sup>.

Alternatif çözüm usulleri, uzlaşma, arabuluculuk, tarafsız ön değerlendirme, vakıaların saptanması yöntemi, arabuluculuk-tahkim, mini yargılama, yargıç kiralama, müzakere ve kısa jüri duruşmasıdır<sup>557</sup>. Ancak bu çalışmada CMR sigorta sözleşmesi için müzakere, arabuluculuk ve uzlaşma değerlendirilmeye çalışılmıştır.

#### 4.4.2. Müzakere

Müzakere “tarafların ihtiyaçlarını karşılayacak müşterek bir karar verme amacına yönelmiş taraflar arasındaki iletişim” olarak tanımlanmaktadır<sup>558</sup>. Uyuşmazlığın taraflarının tecrübeli birer müzakereci olmamaları ve aralarında çıkan uyuşmazlıklardan

<sup>554</sup> ILDIR, s. 64; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 92.

<sup>555</sup> ILDIR, s. 64; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 98.

<sup>556</sup> TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 2; ILDIR, s. 41.

<sup>557</sup> İhtiyari tahkimin alternatif çözüm usulü olup olmadığı doktrinde tartışmalı bir husustur:

Bir görüş tahkimin alternatif çözüm yöntemlerinden biri olduğu yönündedir. Bu görüşte olan yazarlar, ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 100; Ejder YILMAZ, s. 846.

Diğer bir görüş tahkimin alternatif çözüm yöntemlerinden biri olmadığı yönündedir. Bu görüşte olan yazarlar, ILDIR, s. 58; TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 20; Hakan PEKCANITEZ, “Alternatif Uyuşmazlık Çözümleri”, *HPD*, 2005/5, s. 15 (yazar uyuşmazlıkların çözümü için tarafların kendi aralarında uzlaşmaması üzerine başvurabilecekleri diğer bir yolun tahkim olduğunu, ancak tahkim yolu ile uyuşmazlıkların çözümünün aslında gerçek anlamda bir alternatif uyuşmazlık çözümü olmadığını ifade etmiştir); ÖZBAY, Alternatif, s. 472.

Çalışmamızda tahkim kurumu alternatif çözüm usullerinden ayrı olarak değerlendirilmiştir.

<sup>558</sup> ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 72; benzer açıklamalar için bk. TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 9; OKSAY/ CEYLANTEPE, s. 14.

etkilenecek agresif olabilmeleri mümkün olmaları sebebi ile uyuşmazlığın müzakere yolu ile çözümü genelde bir avukat ya da tecrübeli bir kişi tarafından yönetilir<sup>559</sup>.

Müzakerenin ilk aşamasında, taraflar arasındaki ihtilafli meseleler üzerinde çalışılır ve müzakere sürecinin işleyiş aşamaları planlanır<sup>560</sup>. Bu planlama yapılırken taraflar ihtilafta kullanacak bilgileri kendileri açısından artıları ve eksileri ile birlikte değerlendirmeli, müzakerenin amacını dikkate almalı, dava aşamasına geçilmesi halinde uygulanacak hukuk kurallarını bilmeli, mümkün olabilecek çözüm seçeneklerini düşünmeli ve müzakere sürecinin nasıl işleyeceğini kararlaştırmalıdır<sup>561</sup>.

Müzakerenin ikinci aşamasında, taraflar ihtilaf konusu hakkındaki düşüncelerini birbirlerine karşı açıklamalıdır<sup>562</sup>.

#### 4.4.3. Arabuluculuk

Arabuluculuk, aralarında uyuşmazlık bulunan tarafların, konuşmak ve müzakerelerde bulunmak amacı ile bir araya getirildiği, birbirlerini anlamalarını ve aralarındaki uyuşmazlığı kendilerinin çözümlenmelerini sağlamak için aralarındaki iletişimi kolaylaştıracak uygun bir ortamın oluşturulduğu; tamamen bağımsız, tarafsız ve objektif bir üçüncü kişinin katkısı ya da katılımı ile işleyen bir yöntemdir<sup>563</sup>. Bu hali ile müzakereye benzemekle birlikte, üçüncü bir kişinin varlığı, arabuluculuk kurumunu müzakereden ayırır. Arabulucu olarak ifade edebileceğimiz bu kişi, uyuşmazlık hakkında karar vererek uyuşmazlığı çözmek şeklinde değil, sadece uyuşmazlığın taraflarının daha rahat iletişim kurabileceği, rahat, özgür bir müzakere ortamı hazırlamak şeklinde kendini gösterir<sup>564</sup>.

<sup>559</sup> ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 74; Mustafa ÖZBEK, "Alternatif Uyuşmazlık Çözümü ve Noterlerin Uyuşmazlık Çözümündeki Yeni İşlevi", **Türkiye Noterler Birliği**, Kasım 2006, S. 132 (Alternatif Uyuşmazlık 2), s. 50.

<sup>560</sup> ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 74; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 2, s. 50.

<sup>561</sup> ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık, s. 74; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 2, s. 50; ÖZBAY, Alternatif, s. 471.

<sup>562</sup> ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 74; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 2, s. 50.

<sup>563</sup> TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 14; TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 2, s. 66; ILDIR, s. 88-89; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 65; ÖZBEK, Arabuluculuk, s. 122-123; BULUR, s. 42.

<sup>564</sup> TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 14; ILDIR, s. 88-90; ÖZBEK, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 65; ÖZBAY, Alternatif, s. 465.

Ayrıca HUMK m. 213/1’de “Davanın her aşamasında tahkikat hâkimi iki tarafı veya vekillerini çağırarak davanın maddi olguları hakkında beyanlarını dinleyebilir ve sonuç vereceği umulan hallerde bunları sulha da teşvik edebilir” şeklindeki ifadenin hâkime arabulucu gibi davranma yetkisini içerdiğini söylemek mümkündür<sup>565</sup>.

#### 4.4.4. Uzlaşma

Uzlaşma müessesesi, “tarafardan tümüyle bağımsız ve objektif bir konumda bulunan üçüncü kişinin, aralarında uyuşmazlık bulunan taraflara, somut olayın koşullarına ve özelliklerine göre şekillenecek çeşitli çözüm önerileri sunup; onların bu çözüme önerilerini müzakere etmesini ve sunulan somut çözüm önerilerden biri üzerinde mutabakata varmalarını hedefleyen bir alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemidir”<sup>566</sup>. Başka bir tanıma göre ise, “uyuşmazlıkları çözümlmek için taraflar üzerinde güç kullanmadan, taraflar arasında ortaya çıkan ayrılıkları dostane bir çözüme kavuşturmak için, üçüncü bir kişi tarafından onları kendi çözüm önerilerini geliştirmeye teşvik eden bir girişimdir”<sup>567</sup>.

Uzlaşma, tanım itibari ile arabuluculuğa ile benzemekte, bu nedenle bir üçüncü kişinin varlığını gerekli kılmaktadır. Ancak uzlaşmada arabuluculuktan farklı olarak, üçüncü kişinin çözüm önerisi sunması ve bu önerilerden biri üzerinde mutabakata varılması söz konusudur<sup>568</sup>.

Uzlaşma kurumuna yasal dayanaklarından birisini “Uzlaşma Sağlama” başlığı altında Av. K. m. 35/A’da görmek mümkündür: “Avukatlar dava açılmadan veya dava açılmış olup da henüz duruşma başlamadan önce kendilerine intikal eden iş ve davalarda, tarafların kendi iradeleriyle istem sonucu elde edebilecekleri konulara inhisar etmek kaydıyla, müvekkilleriyle birlikte karşı tarafı uzlaşmaya davet edebilirler. Karşı taraf bu davete icabet eder ve uzlaşma sağlanırsa, uzlaşma konusunu, yerini, tarihini, karşılıklı yerine getirmeleri gereken hususları içeren tutanak, avukatlar ile müvekkilleri

<sup>565</sup> TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 21.

<sup>566</sup> TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 15.

<sup>567</sup> ÖZBAY, Alternatif, s. 464.

<sup>568</sup> Arabuluculuk ile uzlaşma arasındaki diğer temel farklar için bk. TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 1, s. 16; TANRIVER, Alternatif Uyuşmazlık 2, s. 67-68.

tarafından birlikte imza altına alınır. Bu tutanaklar 09/06/1932 tarihli ve 2004 Sayılı İcra ve İflas Kanununun 38 inci maddesi anlamında ilam niteliğindedir”. Bu hüküm ile uzlaşma kurumu sadece avukatlara tanınmıştır. Avukat olmayan kişilerin, uyuşmazlığın taraflarının kendi aralarındaki uyuşmazlığı sulhen çözümü için faaliyette bulunmaları yasaklanmış olmamakla birlikte, bu kişilerin bu şekildeki faaliyetleri Av. K. 35/A hükmünün doğurduğu sonucu, yani ilâm niteliğinde belge olma özelliğini doğurmaz<sup>569</sup>.

#### 4.5. Zamanaşımı

Zamanaşımı süresi kısmi zıya, hasar veya teslim etmede gecikme halinde eşyanın teslim edildiği tarihten itibaren; tam zıya halinde kararlaştırılmış olan teslim süresinin bitiminden itibaren otuz gün sonra veya herhangi bir taşıma süresi kararlaştırılmamışsa, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından itibaren altmış gün sonra; bütün diğer hallerde ise taşıma sözleşmesinin yapılmasını izleyen üç aylık bir sürenin geçmesi ile işlemeye başlar (CMR m. 32/1/a, b, c). Ancak zamanaşımının işlemeye başladığı gün sürenin hesabına dâhil edilmez (CMR m. 32/1).

CMR kapsamına giren taşımalarından doğan talep hakları bir yılda zamanaşımına uğrar (CMR m. 32/1). Ancak kasıt veya kendisine başvurulmuş hâkimin hukukuna göre, kasta eşdeğer kabul edilen bir kusurun bulunması halinde zamanaşımı süresi üç yıldır (CMR m. 32/1). CMR’de düzenlenen zamanaşımı CMR kapsamına giren taşımalarından doğan talep haklarına ilişkin olup, sigorta sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıkları ya da sigorta sözleşmesinden kaynaklanan tazminat davalarını kapsamamaktadır.

CMR’de sigorta sözleşmesine ilişkin davalarda zamanaşımı ele alınmadığı için, bu hususta kanunlar ihtilafı kurallarına bakarak tespit edeceğimiz ulusal hukuka göre belirlenmelidir.

MÖHUK’da m. 8’de, zamanaşımı, hukukî işlem ve ilişkinin esasına uygulanan hukuka tâbidir. Böylelikle CMR sigorta sözleşmesinin hukuki işlem ve ilişkisinin esasına Türk hukukunun uygulandığı hallerde TTK’daki düzenleme geçerli olacaktır. Bu düzenlemeye göre zamanaşımı sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler için iki

---

<sup>569</sup> Ejder YILMAZ, s. 848.

yıldır (m. 1268). Sorumluluk sigortalarında bu sürenin başlangıcı hususunda TTK m. 1292 maddeden yararlanılır<sup>570</sup>.

TTKT'de ise, zamanaşımı sorumluluk sigortaları için m. 1482/1'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, sigortacıya yöneltilecek tazminat istemleri, sigorta konusu olaydan itibaren beş yılda zamanaşımına uğrar.

LSGŞ'de sigorta sözleşmesinden doğan taleplerin olay tarihinden itibaren iki yıl sonra zamanaşımına uğrayacağı belirtilmiştir (m. 13).

---

<sup>570</sup> BOZER, 2007, s. 139.

## SONUÇ

CMR, karayolu ile uluslararası eşya taşımaya ilişkin yeknesak kurallar içeren uluslararası nitelikte bir sözleşmedir. CMR sigortası ise, CMR'nin uygulama alanı kapsamındaki bir taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcının sorumluluğunun himaye altına alındığı bir sigorta türüdür. Bu sigorta türü ile himaye edilen sorumluluk ise, taşıyıcının sadece CMR'den doğan sorumluluğudur.

Türkiye 14.12.1993 gün ve 21788 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 3939 sayılı Kanun ile CMR ve CMR'ye ek protokole katılmayı kabul etmiştir. CMR'nin metni 4 Ocak 1995 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Daha sonra Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne katılma belgesi tevdi edilmiş ve söz konusu sözleşme Türkiye'de usule uygun bir şekilde yürürlüğe girmiştir. Böylelikle Türkiye'de CMR hükümlerinin A.Y. m. 90'nın son fıkrası uyarınca kanun hükmünde olduğunu ve CMR kapsamındaki taşıma sözleşmelerine bu hükümlerin uygulanacağını kesin bir şekilde ifade etmek mümkündür. TTK ile CMR hükümlerinin çatıştığı hususlarda da CMR hükümlerinin, TTK hükümlerine göre daha özel ve sonraki (sonra yürürlüğe giren) hüküm olması nedeni ile CMR hükümlerinin uygulanması söz konusu olacaktır. Yargıtay'ın da bu yönde kararları mevcuttur.

Türk hukukunda yabancılık unsuru içeren CMR sigortasında bir uyuşmazlık ortaya çıktığında, uygulanacak hükümler sırasıyla; CMR sigorta sözleşmesinin hükümleri (genel şart-özel şart), CMR, MÖHUK ve MÖHUK çerçevesinde belirlenecek olan ulusal hukuktur. Eğer uyuşmazlığın söz konusu olduğu CMR sigorta sözleşmesi yabancılık unsuru taşımıyor ise, uyuşmazlığa CMR sigorta sözleşmesinin hükümleri (genel şart-özel şart), CMR ve CMR ile çözümlenemeyen uyuşmazlıklarda MÖHUK'a bakılmadan Türk hukuku uygulanır. Yabancılık unsuru taşıyan ya da taşımaması, CMR sigorta sözleşmesine öncelikli olarak sözleşme hükümleri ve daha sonra CMR uygulanacaktır. MÖHUK'un uygulandığı durumlarda ise, uygulanacak hüküm, sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde uygulanacak hukuku düzenleyen 24. maddedir. Bu hüküm gereğince uygulanacak hukuk, Türk hukuku olabileceği gibi, yabancı hukuk da olabilir.

CMR sigortası, bir sigorta sözleşmesi olduğu için, sigorta ettirenin ve sigortacının karşılıklı ve birbirine uygun rızalarını beyan etmeleri ile akdedilir. Sözleşmenin bir

tarafında sigortacı sıfatındaki sigorta şirketi; diğer tarafında ise, taşıyıcı bulunmaktadır. Taşıyıcı, sigorta sözleşmesinin riziko taşıyıcısı, dolayısı ile menfaat sahibidir. CMR sigortasında riziko, taşıyıcının CMR kapsamında sorumluluğunun doğmasıdır. Taşıyıcının taşıma işinin ifasında yardımcı kişi kullanmasının, riziko taşıyıcısı konumuna olumsuz bir etkisi olmamaktadır.

CMR sigortası bir sorumluluk sigortasıdır. Bu sözleşme ile taşıyıcının CMR kapsamında bir taşıma sözleşmesinden kaynaklanan, malvarlığının pasifinde eksilme şeklinde kendini gösteren zararları teminat altına alınmaktadır. Böylelikle, sorumluluk sigortası olması neticesinde CMR sigortasının bir pasif sigorta olduğunu da ifade edebilmek mümkündür.

CMR sigortası, asıl edim olarak sigorta ettirene primi ödeme, sigortacıya ise himaye borcu yüklemektedir. Tezimizizin konusunu teşkil eden sigorta himayesi “riziko taşıma borcu” olarak da ifade edilmektedir. Sigorta himayesi, sigortacının, sigorta sözleşmesinde belirlenen riziko/rizikoların gerçekleşmesinden doğan zararları tazmin edimidir. CMR sigortası açısından baktığımızda ise, sigorta himayesini, sigortacının, CMR sigortası kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun doğması neticesinde ortaya çıkan zararları tazmin etmesidir.

Sigortacının himaye borcu, CMR sigortasının akdedilmesi ile başlar. Ancak himaye borcuna ilişkin sorumluluk, primin veya ilk taksidin ödendiği tarihten başlar (TTK m. 1295/2; TTKT m. 1421/1). Böylelikle sigortacı, sözleşmenin kurulmasından primin ödenmesi anına kadar geçen zaman aralığında riziko gerçekleşse dahi sorumlu olmayacaktır.

CMR sigortasında riziko, taşıyıcının malvarlığının pasifini oluşturan ya da artıran sorumluluk halleridir. Taşıyıcının bütün sorumluluğunu içeren bir sigorta sözleşmesinin meydana getirilmesi sorumluluk ve tehlike hallerinin öngörülememesi nedeni ile imkânsızdır. Böylelikle taşıyıcının sorumlu olacağı belirli haller riziko teşkil etmektedir. Bu haller, CMR’de düzenlenen, taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hallerdir.

Rizikonun gerçekleşmesi neticesinde taşıyıcının bir zarara uğraması, yani rizikonun taşıyıcıyı malvarlığının pasif kısmında artışa sebep olan iktisadi bir sonuca yönlendirmesi gereklidir. Aksi takdirde sigortanın kurulma amacı olan, bir zararın tazmini söz konusu olmayacaktır.

Taşıyıcının sorumlu olduğu haller, öncelikle CMR m. 17/1’de ifade edilen zıya, hasar ve gecikmedir. Böylelikle taşıyıcının, taşınan eşyanın zıyaından, hasarından ya da teslimde gecikmeden dolayı bir zararı ortaya çıkarsa, sigortacının da himaye borcu doğacaktır. CMR’de bazı hükümlerde, taşıyıcının sorumlu olduğu özel haller düzenlenmiştir. Ancak belirtilen bu hallerin CMR sigortası kapsamında riziko olabilmesi için, taşıyıcıyı zarara uğratabilecek, malvarlığında eksilme meydana getirebilecek nitelikte olmaları gereklidir.

CMR sigortasında rizikonun konu, kişi, zaman, yer açısından sınırlanması mümkündür. Bu sınırlamaların bazıları CMR’nin varlığından kaynaklanmaktadır. Örneğin, CMR taşıyıcının sorumluluğunu, teslim alma ve teslim etme ile sınırlamaktadır. Bazıları da taraflarca CMR sigortasında kendi iradeleri doğrultusunda gerçekleşmektedir. Örneğin taraflar, taşımanın yapıldığı yerleri sözleşme ile sınırlayabilirler. Böylelikle bu yerlere yapılan taşımalar neticesinde taşıyıcının sorumlu olması neticesinde zarar, sigortacı tarafından tazmin edilmeyecektir.

Rizikonun ağırlaşması, hafiflemesi ya da imkânsızlaşması mümkündür. Rizikonun ağırlaşması subjektif ve objektif ağırlaşma şeklinde kendini gösterir. Subjektif riziko ağırlaşması, kişinin fiilinden kaynaklanan ağırlaşmalardır. Objektif riziko ağırlaşması, sigorta ettirenin fiilinden bağımsız olarak, başka bir kimsenin fiilinden veya tabî hadiseden kaynaklanan ağırlaşmalardır. Rizikonun hafiflemesi, sigorta sözleşmesinin akdedilmesinden sonra riziko-prim dengesinin riziko aleyhine değişmesi, yani sigortanın akdedilmesi esnasında rizikoyu kıymetlendirmeye yarayan unsurlardan bir kısmında sözleşme süresi içerisinde değişiklik meydana gelerek ya rizikonun gerçekleşme ihtimalinin veya ortaya çıkacak zarar miktarında azalma şeklinde ortaya çıkan riziko değişikliğidir.

Rizikonun imkânsızlaşması, rizikonun gerçekleşme ihtimalinin ortadan kalkmasıdır. Rizikonun sonradan imkânsızlaşması doktrinde tartışılmıştır. Kanaatimizce, TTK’nın sigorta kitabında düzenlenen bir hüküm bulunmadığından dolayı, sonradan imkânsızlaşma için BK’ya bakılması gereklidir (TTK m. 1264/1). Böylelikle BK m.117’de, “ifanın mümkün olmaması” başlığı altında düzenlenen hüküm sigorta sözleşmelerinde rizikonun sonradan imkânsızlaşması açısından da uygulanmalı ve borç sona ermelidir.

Sigorta bedelini ödeme borcu, yani himaye borcu, karada ve iç sularda taşıma rizikolarına ait sigortalar dâhil, bütün mal sigortalarında, rizikonun gerçekleştiğini sigortacıya ihbar borcunun 1292 nci madde hükmünce doğduğu tarihte muaccel olur (TTK m. 1299/1). CMR sigortasına da TTK'da sorumluluk sigortası olduğu için mal sigortalarına ilişkin hükümlerin uygulanmasına dayanarak CMR sigortasında, sigorta bedelinin ihbar görevinin doğduğu anda muaccel olacağını ifade etmek mümkündür.

CMR sigortasında sigortacının himaye borcu, diğer zarar sigortalarında olduğu gibi, azami bedel nispetince zararın giderilmesidir. Taşıyıcının CMR kapsamındaki bir taşıma sözleşmesinden doğan zararı tazmin bedeli, CMR hükümleri uyarınca belirlenecektir. CMR kapsamında ortaya çıkan zararın tazminine ilişkin hükümler, 23-29. maddelerde düzenlenmiştir. Bu hükümlerde taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlarının tazmininin hesaplanması, tazminatın üst sınırları, üst sınırları aşan durumlar ve sorumluluğun sınırının uygulanmadığı hükümler düzenlenmiştir.

Sigortacının halefiyeti, sigortacının riziko gerçekleştikten sonra zararı tazmin etmesi ardından sigorta ettirenin haklarına halef olmasıdır. Halefiyet, sadece tazminat sigortaları için geçerlidir. Ancak halefiyet, bir tazminat sigortası olan sorumluluk sigortalarında tartışılmıştır. CMR sigortası da bir sorumluluk sigortası olduğu için, bu durumun değerlendirilmesi gereklidir. Kara sigortalarında halefiyet TTK m.1301'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre sigortacı, sigorta bedelini ödedikten sonra hukuken sigorta ettiren kimse yerine geçer. Sigorta ettirenin riziko neticesinde meydana gelen zarardan dolayı üçüncü kişilere karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel nispetinde sigortacıya geçer. Sigorta ettiren sigortacıya intikal eden bu haklarını ihlâl edecek bir hal ve harekette bulunursa sigortacıya karşı sorumlu olur. Sigortacı zararı kısmen tazmin etmiş ise sigorta ettiren kalan kısmından dolayı üçüncü kişilere karşı haiz olduğu müracaat hakkını muhafaza eder. Kanaatimizce sorumluluk sigortalarında TTK m. 1301'in uygulama alanının doğabilmesine engel bir durum yoktur. CMR sigortasında ise, CMR sigortacısının bazı hallerde sigorta ettirene halef olabileceğini söylemek mümkündür. Yukarıda da ifade edildiği gibi, CMR sigortasında sigorta ettiren taşıyıcıdır. Ancak taşıyıcı sadece kendisinin değil, taşımada yardımcı kişilerin ve müteakip taşıyıcıların davranışlarından da sorumludur. Böylelikle taşıyıcı dışında üçüncü bir kişi olduğu için halefiyetin uygulanması söz konusu olacaktır.

Üçüncü kişinin CMR sigortacısına doğrudan doğruya dava hakkı bulunup bulunmadığı hususu doktrinde tartışılmıştır. TTK'da yangın sigortası hususunda sigortacının sigorta ettirene karşı ödemeye mecbur olduğu tazminatı tahsil yetkisinin sadece sigorta ettiren kimsenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişiye ait olup, sigorta ettiren kimsenin alacaklılarının bu tazminattan faydalanamayacağı düzenlenmiştir (m. 1310). Sigorta ettirenin kendisine karşı sorumlu olduğu kişi, sigortacıdan tazminatın tamamını alamamış ise, kalan kısımdan dolayı yangın sebebiyle kendisine karşı sorumlu olan kimseye müracaat hakkı saklıdır (m. 1310). Kanaatimizce CMR sigortasında da taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıtanın doğrudan sigortacıya başvurma imkânı vardır. TTK'da sorumluluk sigortalarına ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle sorumluluk sigortalarına ilişkin yangın dolayısıyla sorumluluk sigortasına ilişkin bu hükmün sorumluluk sigortalarına kıyasen uygulanması mümkündür. Kaldı ki TTKT'de de bu husus, TTK'daki bu hüküm ile paralel bir şekilde düzenlenmiştir.

CMR sigortasından doğan uyuşmazlıklarda görevli mahkeme, asliye hukuk mahkemelerinin görevleri kapsamındaki ticari davalara bakan asliye ticaret mahkemeleridir. Yetkili mahkeme hususunda ise CMR m. 31 uygulanacaktır. Ayrıca uyuşmazlıkların tahkim ve alternatif çözüm usulleri ile çözümlenmesi mümkündür.

Son olarak şu durumu ifade etmek gereklidir. Gerek akit ülkelerin sayıca fazla olması, gerekse akit olmayan ülkelere de CMR'nin uygulanabilme imkânının olması açısından CMR, karayolu ile uluslararası eşya taşınması açısından oldukça önemli bir role sahiptir. Türkiye'de CMR sigortası için TTK m. 1266 ve SK m. 11 uyarınca Hazine Müsteşarlığınca onaylanmış ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan "genel şart" mevcut değildir. CMR'nin ve dolayısıyla CMR sigortasının önemi nedeni ile böyle bir genel şartın varlığının gerektiği düşüncesindeyiz.

**KAYNAKÇA\***

ADAY, Nejat, **Özel Hukukta Yükleni Kavramı ve Sonuçları**, İstanbul 2000.

ADIGÜZEL, Burak, **Karayolunda Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu**, İstanbul 2003.

AKINCI, Ziya, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Ankara 1999 (CMR).

-----, **Milletlerarası Tahkim**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, Ankara 2007 (Tahkim).

AKYOL, Şener, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul 2008.

ALANGOYA, Yavuz/YILDIRIM, Kamil/DEREN-YILDIRIM, Nevhis, **Medeni Usul Hukuku Esasları**, 6. Bası, İstanbul 2006.

ALANGOYA, Yavuz, **Medeni Usul Hukukumuzda Tahkimin Niteliği ve Denetlenmesi**, İstanbul 1973.

ARKAN, Sabih, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

-----, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)”, **BATİDER**, Haziran 1979, C. X, S. 1 (397-414) (Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğu).

-----, “Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar – CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme”, **BATİDER**, Aralık 1987, C. XIV, S. 2 (27-38) (BATİDER 1987).

-----, “CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk”, **Yaşar KARAYALÇIN’a 65 inci Yaş Armağanı**, Ankara 1988 (319-337) (Yardımcıların Filleri).

---

\* Atıflar yazarların soyadlarına göre yapılmış olup, eserleri iki ve daha fazla olan yazarlara yapılan atıflarda kullanılan kısaltmalar parantez içinde gösterilmiştir.

- , **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara 1987 (Demiryolu).
- , “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon “CMR” Üzerine Bir İnceleme”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Bildiriler ve Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka İstanbul, Ankara 1984 (5-21) (CMR).
- ARSEVEN, Haydar, **Sigorta Hukuku**, Yenilenmiş 2. Bası, İstanbul 1991.
- ATAAY, Aytekin, **Borçlar Hukuku Genel Teorisi**, Birinci Yarım, Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş Üçüncü Bası, İstanbul 1981.
- ATABEK, Reşat, **Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku hariç)**, İstanbul 1960 (Taşıma).
- , **Sigorta Hukuku**, İstanbul 1950 (Sigorta).
- , “Zarar Görenin Doğrudan Doğruya Sigortacıya Müracaat Hakkı”, **BATİDER**, C. VI, S. 1, 1971 (111-154).
- AYDIN, Alihan, **CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Bası, İstanbul 2006.
- AYHAN, Rıza, **Ticari İşletme Hukuku**, 2. Bası, Ankara 2007.
- AYİTER, Kudret, “Sigorta Ettirenin Sözleşme Yapılırken Mevcut İhbar Mükellefiyeti”, **Ticaret ve Banka Hukuku Haftası**, 27 Nisan- 3 Mayıs 1959, Tebliğler- Müzakereler- Yabancı Dilde Hülasalar (217-237).
- AYLİ, Ali, “Sigorta Ettirenin Sözleşmenin Kuruluşundaki İhbar Yükümlülüğüne İlişkin Hükümlerin, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Çerçevesinde Yeniden Değerlendirilmesi”, **SBSrD**, Eylül 2005, S. 6 (203-231) (İhbar Yükümlülüğü).
- , **Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu**, İstanbul 2003 (Prim).
- BALCI, Muharrem, **İhtilafların Çözüm Yolları ve Tahkim**, İstanbul 1999.
- BALCI, Okan, “CMR (Taşıyıcı Mali Mesuliyet Sigortaları)”, **Sigorta Dünyası**, 1983-S. 279, s. 9.

- BELBEZ, Hikmet, “Nakil Sorumluluğu ve Nakliyecinin Sorumu”, **AÜHFD**, 1946, C. 3, S. 2-4 (387-402).
- BIRDS, John/HIRD, Norma J., **BIRDS’ Modern Insurance Law**, London 2001.
- BİLİR, Faruk, “Anayasanın 90. Maddesinde Yapılan Değişiklik Çerçevesinde Milletlerarası Andlaşmaların İç Hukuktaki Yeri”, **SÜHFD**, C. 13, Y. 2005, S. 1 (77-107).
- BOZER, Ali, **Sigorta Hukuku Genel Hükümler- Bazı Sigorta Türleri**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, Ankara 2007 (2007).
- , **Sigorta Hukuku**, Ankara 1981 (1981).
- , “Mal Sigortasında Akdin Yürürlük Tarihini ve Sigortacının Mes’uliyetinin Başlangıcını Tayin Eden Sigorta Mukavelesi Hükümleri”, **BATİDER**, C. 1, S. 2, 1961. (213-225) (Batider 1961).
- , **Sigorta Hukuku Genel Hükümler- Bazı Sigorta Türleri**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, Ankara 2007 (2007).
- , **Sigorta Hukuku**, Ankara 1965 (1965).
- BULUR, Alper, “Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları ve Arabuluculuk Yöntemi”, **ABD**, Y. 65, S. 4, Güz 2007, s. 31 (30-45).
- CAN, Mertol, **Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı)**, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş İkinci Bası, Ankara 2007 (Sigorta Hukuku).
- , **Birden Çok Sigorta**, Ankara 2004 (Birden Çok Sigorta).
- CLARKE, Malcolm A., **International Carriage of Goods by Road: CMR**, Fourth Edition, London 2003 (CMR).
- , **The Law of Insurance Contracts**, London 1997 (Insurance).
- ÇEKER, Mustafa, **Sigorta Hukuku**, Adana 2008 (2008).
- , **Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku**, Yenilenmiş 2. Bası, Adana 2004 (2004).
- ÇELİKEL, Aysel/Bahadır, ERDEM, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 8. Bası, İstanbul 2009.

- ÇUHACI, Şemsettin, “Karayoluyla Milletlerarası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Antlaşmaya (CMR) Dayalı Sigorta Rücu Davalarında Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, **SHD**, Tebliğ, S. 1, Y. 2003 (7-29).
- DESCHENAUX, Henri/ TERCİER, Pierre, **Sorumluluk Hukuku**, Ankara 1983.
- DİNÇ, İnan Deniz, “Türk Hukukunda İşveren Sorumluluk Sigortasında Riziko ve Teminatın Kapsamı”, **Ergon A. ÇETİNGİL ve KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul 2007 (468-478).
- DİNÇMENT, Nuray, “Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavrama İlişkin Bazı Yargıtay Kararları”, **Ergon A. ÇETİNGİL ve Rayegân KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul 2007 (479-489).
- ERDİL, Engin, **Açıklamalı, İçtihatlı Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, CMR Konvansiyonu Şerhi**, İstanbul 2007.
- EREN, Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 10. Bası, İstanbul 2008.
- ERİŞ, Gönen, **Açıklamalı- İçtihatlı- Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku (Eşya Taşıma, Yolcu Taşıma, Taşıma İşleri Komisyonculuğu)**, Ankara 1996 (Kara Taşıma).
- , **Açıklamalı ve İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu- Deniz Ticareti ve Sigorta**, Ankara 1990 (TTK).
- ERŞAN, Gültekin, “Tır Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Bazı Sorunlar”, **MBD**, Ekim 1987, S. 4 (22-26).
- FRANKO, Nisim, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Ankara 1992.
- , “Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, 8-9 Mayıs 1992 (103-117) (Riziko).
- , “Sigorta Ettirenin Mukavele Yapılırken İhbar Mükellefiyeti (TTK m. 1290)”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV**, Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 4-5 Nisan 1997 (317-329) (İhbar).

- , Y”argıtay Kararları Açısından Hayır Nakliyatı (Tarifi-Hukuki Mahiyeti-Mesuliyetinin Ölçüsü)”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, VII, 11-12 Mayıs 1990 (109-134).
- GENÇTÜRK, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, İstanbul 2006.
- GÖZLER, Kemal, **Türk Anayasa Hukuku Dersleri**, Genişletilmiş ve Güncelleştirilmiş 4. Bası, 2008.
- GÜNDÜZ, Aslan, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar**, 4. Bası, İstanbul 2000.
- GÜRİZ, Adnan, **Hukuk Başlangıcı**, Gözden Geçirilmiş, Değiştirilmiş ve Genişletilmiş 8. Bası, Ankara 2001.
- HILL, D.J., “C.M.R. – The Contract of Carriage Relationship Between Shipper and Carrier”, **International Carriage of Goods C.M.R. Insurance: Law: Practice**, Friday, September 24, 1976.
- HILL, D.J./MESSENT, A.D., **CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road**, London 1984.
- HİRSCH, Ernst E., **Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku**, İstanbul 1942.
- HORULUOĞLU, Hüseyin S., **Sigorta İçtihatları**, İstanbul 1970.
- ILDIR, Gülgün, **Alternatif Uyuşmazlık Çözümü Medeni Yargıya Alternatif Yöntemler**, Ankara 2003.
- İMRE, Zahit, “Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması”, **İÜHFİM**, C. XII, S. 1 (280-301).
- KAHYA, Mehmet, “Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları”, **Reasürör**, S. 39 (4-22) (Reasürör).
- , “Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları”, **Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-12**, İstanbul 2007 (CMR).
- KALPSÜZ, Turgut, “Tahkim Anlaşması”, **Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal TEKİNALP’e Armağan**, C. II, İstanbul 2003 (1027-1053).

- KANER, İnci, “Sigortacının Sigorta Tazminatını Ödeme Borcunda Temerrüdü ve Munzam Zarar Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler- Tartışmalar, XVIII, 22 Haziran 2001 (3-8) (Muacceliyet).
- , “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin Tehlike ile İlgili Görevleri”, **İÜHF**, C. LIV, 1991-1994, S. 1-4 (303-319) (Tehlike).
- KAPLAN, Yavuz, **Milletlerarası Tahkimde Usule Aykırılık**, Ankara 2002.
- KARACAN, Ali İhsan, **Mali Aracı Kurum Olarak Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri**, İstanbul 1994.
- KARAN, Hakan, “Yargıtay’ın CMR’nin 27/1 Maddesinde Öngörülen Faiz ile İlgili Yaklaşımının Eleştirisi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, XVIII, 22 Haziran 2001 (111-138).
- KARAYALÇIN, Yaşar, **Risk-Sigorta-Risk Yönetimi**, Ankara 1984.
- , “Sorumluluk (Mesuliyet Sigortaları)”, **SHD**, C. II, S. 1-2, 1984 (31-68) (Sorumluluk).
- KARSLI, Abdurrahim, **Usul Hukuku Açısından Rücu Davaları**, İstanbul 1994.
- KAYA, Arslan, **Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987 (Gecikme).
- , “CMR Sigortası”, **Ergon A. ÇETİNGİL ve Rayegân KENDER’e 50. yıl Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, 2007 (807-819) (CMR Sigortası).
- , “Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)”, **Oğuz İMREGÜN’e Armağan**, İstanbul 1998 (311-333) (ESASLAR I).
- , “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”, **İÜHF**, C. LVI, S. 1-4, ( 239-267) (ESASLAR II).
- KENDER, Rayegân, “Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları”, **Şeker Sigorta A.Ş.’nin Desteği ile**

**Düzenlenen III. Sigorta Semineri**, İstanbul, 4-7, Nisan 1977, Bildiriler-Tartışmalar (3-15) (Mesuliyet Sigortası).

-----, “Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi ve Şartları”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara 6-7 Ocak, 1984 (41-57) (Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi).

-----, “Sigorta Sözleşmesine Dair Bazı Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, **SHD**, Y. 2003, S. 1 (42-62) (Yargıtay Kararları).

-----, “Sigorta Tazminatını Ödeyen Sigortacının Sigortalısının Yerine Geçmesi Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII**, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 26-27 Nisan 1991 (173-185).

-----, “Sigorta Tazminatının Muacceliyeti Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler Tartışmalar, 8-9 Mayıs 1992 (79-92) (Muacceliyet).

-----, **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, Yenilenmiş 9. Bası, İstanbul 2008 (Sigorta Hukuku).

-----, “Sigorta Sözleşmesinin Süresine İlişkin Bazı Sorunlar”, **SHD**, Tebliğ, S. 1, Y. 1998 (40-48).

KENDİGELEN, Abuzer/AYDIN, Alihan, **Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, İstanbul 2001.

KILIÇOĞLU, Ahmet, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Genişletilmiş 9. Bası, Ankara 2007.

-----, **Türk Borçlar Hukukunda Kanuni Halefiyet**, Ankara, s. 1979 (Halefiyet).

KIRBAŞ, Onur, **Karayolu İle Yapılan Milletlerarası Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.

KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, Necip, **Borçlar Hukuku Dersleri**, Birinci Fasikül, 2. Bası, İstanbul 1985.

KOENİG, W., çev. Ekrem EDGÜ, **Sigortalar Hukuku**, Ankara 1966.

- , “Sigorta Menfaati ve Değerlendirilmesi (Cevap)”, Çeviren Fırat ÖZTAN, **BATİDER**, Şubat 1969, C. V, S. 1 (46-55).
- KUBİLAY, Huriye, **Yeni Değer Sigortası**, Ankara 1994 (Yeni Değer Sigortası)
- , **Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku**, İzmir 2003 (Sigorta Hukuku).
- KUNTEL, Murat, “C.M.R. Sigortası”, **Genel Sigorta A.Ş., Seminer Notları 3**, 1981 (1-4).
- KURU, Baki/ARSLAN, Ramazan/YILMAZ, Ejder, **Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı**, Değiştirilmiş 19. Bası, Ankara 2008.
- MEMİŞ, Tekin, “Sorumluluk Sigortalarında Sebepsiz Zenginleşme Hükümlerinin Uygulanması ile İlgili Bir Yargıtay Kararı İncelemesi”, **SHD**, Y. 2005, S. 1 (182-192) (Sorumluluk).
- , **Yangın Sigortasında Riziko**, Ankara 2001 (Riziko).
- MOWBRAY, Albert H., çev: Bedi İ. YAZICI, **Riziko ve Sigorta Mukaveleleri**, İstanbul 1942.
- NEWTON/HEATHER, “Property & Liability Insurance, Research Starters Business: Property & Liability Insurance”; 2008, p1-1, 1p, Essay, s. 2 (**EBSCOhost**, 1-14).
- NOMER, Cahit/YUNAK, Hüseyin, **Sigortanın Genel Prensipleri**, İstanbul 2000.
- NOMER, **Devletler Hususî Hukuku**, 16. Bası: Nomer/Şanlı, İstanbul 2008 (yazar, kitabına bu şekilde atıf yapılmasını ifade etmiştir).
- OĞUZMAN, Kemal /ÖZ, Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, İstanbul 2006.
- OĞUZMAN, M. Kemal/SELİÇİ, Özer, **Eşya Hukuku**, Tamamen Yenilenerek Yazılmış 9. Bası, İstanbul 2002.
- OKSAY, Suna/CEYLANTEPE, Tolga, “Sigorta Konusunda Ortaya Çıkan Uyuşmazlıkların Alternatif Uyuşmazlıkların Alternatif Yöntemlerle Çözümü (ADR): Avrupa Uygulamaları”, **Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları-4**, İstanbul, Şubat 2006.

- OMAG, Merih Kemal, **Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti (TTK m. 1301)**, İstanbul 1983 (Halefiyet).
- , **Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu**, İstanbul 1985 (Riziko).
- ÖZBAY, İbrahim, “Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yöntemleri”, Atatürk’ün 125. Doğum Yılına Armağan, **EÜHFD**, C. X, S. 3-4, Aralık 2006 (459-475) (Alternatif).
- , **Hakem Kararlarının Temyizi**, Ankara 2004.
- ÖZBEK, Mustafa, “Alternatif Uyuşmazlık Çözümü ve Noterlerin Uyuşmazlık Çözümündeki Yeni İşlevi”, **Türkiye Noterler Birliği**, Kasım 2006, S. 132 (43-58) (Alternatif Uyuşmazlık 2).
- , **Alternatif Uyuşmazlık Çözümü**, Ankara 2004 (Alternatif Uyuşmazlık 1).
- , “Avukatlık Kanunu’nun 35/A Maddesine Göre Arabuluculuk”, **ABD**, S. 2001/3, Y. 59 (113-139) (Arabuluculuk).
- ÖZBUDUN, Ergun, **Türk Anayasa Hukuku**, Gözden Geçirilmiş, 9. Bası, Ankara 2008.
- ÖZDEMİR, Turgay, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul 2006.
- ÖZPOLAT, Murat, **Temel Sigortacılık**, Ankara 2006.
- ÖZTAN, Fırat, **Sigorta Akdinin İnikadında İhbar Mükellefiyeti**, Ankara 1966.
- PAZARCI, Hüseyin, “Türk Hukukunda Andlaşmalar ile Yasaların Çatışması”, Selin TOLUNER’e Armağan, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuku Bülteni**, 2004, S. 1-2 (651-674).
- , **Uluslararası Hukuk**, Gözden Geçirilmiş 6. Bası, Ankara 2008 (Uluslararası Hukuk).
- PEKCANITEZ, Hakan, “Alternatif Uyuşmazlık Çözümleri”, **HPD**, 2005/5, (12-16).

- PEKCANITEZ, Hakan/ATALAY, Oğuz/ÖZEKES, Muhammet, **Medeni Usul Hukuku**, 7. Bası, Ankara 2008.
- POSTACIOĞLU, İlhan, **Medeni Usul Hukuku Dersleri**, Genişletilmiş Beşinci Bası, İstanbul 1970.
- Purchasing Law Briefs, **Purchasing Law Report**/March 2002, s. 8.
- REİSOĞLU, Safa, **Borçlar Hukuku**, 20. Bası, İstanbul 2008.
- RUHİ, Ahmet Cemal, **27.11.2007 Tarih ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Gerekçeli- Açıklamalı- Yargıtay İctihatlı**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, Ankara 2008.
- SAYHAN, İsmet, **Sigorta Sözleşmelerinin Konusu**, Ankara 2001.
- SERGİCİ, Erdoğan, “Mesuliyet Sigortası Türleri, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları”, **III. Sigorta Semineri**, 4-7 Nisan 1977, Bildiriler Tartışmalar, İstanbul (65-84).
- SEROZAN, Rona, **Sözleşmeden Dönme**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul 2007.
- SEVEN, Vural, “Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi”, **LHD**, Şubat 2006, Y. 4, S. 38 (447-460).
- , “Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının “Ödeme Karşılığında Teslim Şartı”ndan Doğan Sorumluluğu (CMR m. 21)”, **LHD**, Kasım 2006, Y. 4, S. 47 (3363-3375) (Teslim Şartı).
- , **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara 2003 (Yüke Özen Borcu).
- SOPACI, Birgül, “CMR Kapsamında Taşımalar ve Sigorta”, **SHD**, Tebliğ, S. 1, 2005, (33-64).
- SUR, Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, İzmir 2000.
- ŞAMLI, Kübra Yetiş, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul 2008.
- ŞENER, Esat, **Hukuk Sözlüğü**, Ankara 2001.

- ŞENOCAK, Kemal, **Çifte Sigorta**, Ankara 2002.
- ŞENOCAK, Zarife, **Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu**, Ankara 1995.
- TANDOĞAN, Haluk, **Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet)**, 1961, Ankara Hukuk Fakültesi Yayınlarından No. 159.
- TANRIVER, Süha, "Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları: Arabuluculuk Kurumuna Hukuki ve Sosyolojik Bir Bakış", **Makalelerim (2006)**, Ankara 2007, s. 59 (59-83) (Alternatif Uyuşmazlık Yöntemi 2).
- , "Hukuk Uyuşmazlıkları Bağlamında Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları ve Özellikle Arabuluculuk", **Makalelerim (2006)**, Ankara 2007, s. 1 (1-25) (Alternatif Uyuşmazlık Yöntemi 1).
- TAŞKIN, Alim, **Hakem Sözleşmesi**, Ankara 2000.
- TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, **TEKİNAY Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Bası, İstanbul 1993.
- TUHR, Andreas von, çev. Cevat EDEGE, **Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı**, C. 1-2, Ankara 1983.
- TUNÇOMAĞ, Kenan, **Borçlar Hukuku Dersleri**, C. 1, Genel Hükümler, Üzerinde Çalışılmış ve İşlenmiş İkinci Bası, İstanbul 1965.
- Türk Hukuk Kurumu, **Türk Hukuk Lugatı**, 4. Bası, Ankara 1998.
- Türk Ticaret Kanunu Tasarısı (gündemde olan metin).
- TÜRK, Hikmet Sami, "Sigortacının Temerrüdü Ne Zaman Başlar?", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, 28-29 Nisan 1995 (189-217).
- TÜZÜN, Nejat, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri**, Ankara 1972.
- ULAŞ, Işıl, "Sigortacılıkta Tahkim", Seza REİSOĞLU'na Armağan, **BATİDER**, Aralık 2007, C. XXIV, S. 2 (239-266) (Tahkim).

- ULAŞ, Işıl, **Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları**, Güncelleştirilmiş 6. Bası, Ankara 2007 (Sigorta).
- ULUSOY, Erol, **Ticari Örf ve Adet Hukuku**, İstanbul 2001.
- ÜLGEN, Hüseyin, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Ankara 1987 (Hava Taşıma).
- , **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul 1988 (Taşıma).
- ÜLGEN, Hüseyin/TEOMAN, Ömer/HELVACI, Mehmet/KENDİGELEN, Abuzer/KAYA, Arslan/ERTAN, N. Füsün Nomer, **Ticari İşletme Hukuku**, Birinci Basıdan İkinci (Tıpkı Bası), İstanbul 2008.
- ÜNAN, Samim, “CMR Sigortasında Zarar Gören Üçüncü Kişinin Konumu ile İlgili İki Kararın Değerlendirilmesi”, **SHD**, Tebliğ, Y. 1998, S. 1 (61-72) (CMR).
- , **İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko**, İstanbul 1998 (Sorumluluk Sigortası).
- , “Kara Sigortalarında Sigorta Ettirenin Görevleriyle İlgili Bazı Sorunlar”, **SHD**, Tebliğ, Yıl 1998, S. 1 (97-113) (Görev).
- ÜSTÜNDAĞ, Saim, **Medeni Yargılama Hukuku**, C. II, Kanunyolları ve Tahkim, Yeniden Gözden Geçirilmiş 3. Bası, İstanbul 1977.
- YAZICIOĞLU, Emine, **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/ Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul 2000 (Hamburg).
- , “Zarar Sigortalarında Sigorta Himayesinin Sınırlandırılması ve Davranış Yükümlülüklerinin Teminat Şartı ya da İstisna Olarak Öngörülmesi Sorunu”, **Ergon A. ÇETİNGİL, Rayegân KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul 2007 (1185-1194) (Zarar sigortaları).
- YEŞİLOVA, Ecehan, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR Madde 3, 34 vd)**, Ankara 2004.
- YILMAZ, Ejder, “Avukatın Uzlaşma Sağlama Yetkisi (Avukatlık Kanunu m. 35/A), Avukatın Uzlaşma Sağlama Yetkisi (Avukatlık Kanunu m. 35/a)”,

**Türkiye Barolar Birliği 75. Yaş günü için Baki KURU Armağanı,**  
Ankara 2004 (843-856).

YILMAZ, Oğuz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma CMR m. 34-40,** İzmir  
2008.

ZEYNELOğLU, Ahmet, **Taşıma Hukuku,** Ankara 1993.

**Diğer Kaynaklar:**

**GÖZLER,** Kemal, “Milletlerarası Andlaşmalara Kanun Üstü Bir Değer Tanınabilir Mi?  
(Anayasa Değişikliği Teklifi Hakkında Bir Eleştiri)”,

[www.anayasa.gen.tr/madde90.htm](http://www.anayasa.gen.tr/madde90.htm), 01.04.2009.

<http://www.roder.org.tr/TR/SERVICES/download/CMR%20SIGORTASI%20OZEL%20SARTLARI.doc>, 01.04.2009.

Kazancı İçtihat Bilgi Bankası.

[www.un.org](http://www.un.org), 01.04.2009.

[www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx), 01.04.2009.

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>, 01.04.2009.

## **ÖZGEÇMİŞ**

1984 yılında Diyarbakır'da doğdu. İlköğrenimini Tokat-Pazar İlkokulu'nda; ortaöğrenimini Tokat-Pazar lisesi(ortaöğrenim)'de; liseyi ise Edirne Lisesi'nde bitirdi.

2001 yılında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ne başladı ve 2005 yılında bitirdi. 2006 yılında Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde özel hukuk bölümünde yüksek lisansa başladı.

2005 yılında Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde Deniz Hukuku bölümünde araştırma görevlisi olarak göreve başladı. Halen Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesinde görev yapmaktadır.