

TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ'NÜN KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ ROLÜ VE CMR SİGORTA SÖZLEŞMESİ

Doç. Dr. Hacı KARA¹

Öz

Taşımacılık ve lojistik sektörü, uluslararası ticaretin vazgeçilmez ana unsurudur. Çünkü taşımacılık ve lojistik sektörü olmasaydı, uluslararası ticaret bu denli geniş kapsamlı olarak icra edilemeyecek ve küresel ticaret bu denli gelişmeyecekti.

“Taşıma İşleri Organizatörü (TİO)” olarak adlandırılan ve Türk Ticaret Kanunu’nda “Taşıma İşleri Komisyoncusu” olarak düzenlenen, taşımanın ifasında aracı olarak faaliyet gösteren kişidir. Onu, farklı kılan faaliyet alanının Taşıma İşleri Komisyoncusundan çok daha fazla ve geniş olması değil; uluslararası lojistik ve taşımacılık sektörünün en önemli ve vazgeçilmez bir aktörü olmasıdır.

Uluslararası rolünün önemini göz önünde bulunduran kanun koyucu, Taşıma İşleri Organizatörünü ayrı bir Yönetmelik ile düzenlemeyi tercih etmiştir. Karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu ile yapılan taşımacılıkta ve/veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösteren taşıma işleri organizatörlerinin, hizmet esasları ve koşullarının belirlenmesi ile bu faaliyetlerde bulunanların, yük alıcılarının ve gönderenlerin hak, sorumluluk ve yükümlülüklerini tespit etmek; taşıma türlerinin birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını temin etmek; etkin hizmet temini için gerekli olan düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim sistemi geliştirmek, taşıma işleri organizatörlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak faaliyet göstermelerini sağlamak amacı ile “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği” yürürlüğe konulmuştur.

Bu Yönetmeliğin 19 uncu maddesine göre, Taşıma İşleri Organizatörünün organize ettiği taşımacılık hizmetlerinde, gönderen ve alıcı, sigorta zorunluluğu kendisinde olan teslim şekilleri çerçevesinde taşıttığı yüke ilişkin sigorta yaptırmakla yükümlüdür. Sigorta zorunluluğu olmayan teslim şekilleri için tüm risk ve sigorta yaptırma sorumluluğu gönderen ve alıcıya aittir. Taşıma işleri organizatörü, organize ve taahhüt ettiği taşımadan doğan sorumluluklar için “taşıyıcı sorumluluk sigortası” yaptırmak zorundadır.

¹İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, ORCID: 0000-0002-8255-6277, haci.kara@medeniyet.edu.tr

Yayın Kuruluna Ulaştığı Tarih: 10.12.2020

Yayınlanmasının Uygun Görüldüğü Tarih: 11.01.2021

Bu makaleye atıf için; KARA, Hacı, “Taşıma İşleri Organizatörü’nün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi”, **İMİHD**, C. VI, S. 10, 2021, s. 21-47.

KARA/ Taşıma İşleri Organizatörü'nün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi

Yönetmelik hükmü ile zorunlu hale getirilen bu sigorta ile, Taşıma İşleri Organizatörü üstlendiği rizikolara karşı sigortalanmaktadır. Taşımanın uluslararası nitelikte olması halinde ise CMR Sözleşmesinden kaynaklanan taşıyıcı sorumluluklarının karşılanması, güvence altına alınması gerekmektedir.

Bu çalışmada zorunlu sigortaya, Taşıma İşleri Organizatörünün yurtdışı karayolu taşımacılığı için akdettiği CMR sigorta sözleşmesine dair genel esaslar anlatılacak, ancak CMR Konvansiyonunun sorumluluğa dair hükümleri çalışmamızın kapsamı dışında bırakılacaktır.

Anahtar Kelimeler: CMR Konvansiyonu, taşıma işleri organizatörü, CMR sigortası, zorunlu sigorta, taşıyıcı sorumluluk sigortası.

THE ROLE OF FRIGHT FORWARDER IN ROAD TRANSPORT AND THE CMR INSURANCE AGREEMENT

Abstract

The transportation and logistics sector is an indispensable element of international trade. Because, without the transportation and logistics sector, international trade would not be carried out in such a wide scope and global trade would not have developed this much.

It is the person who is called the Transport Affairs Organizer (TAO) and regulated as "Freight Forwarder" in the Turkish Commercial Code and acts as an intermediary in the performance of the transport. It is not that the field of activity that makes it different is that it is much larger and larger than the Transport Affairs Broker; is the most important and indispensable actor of the international logistics and transportation industry.

Considering the importance of its international role, the legislator chose to regulate the "Transport Affairs Organizer" with a separate Regulation. Determining the service principles and conditions of the Transport Affairs Organizers, which are operating in the transport by road, railway, seaway or air and/or in the field of combined transport, and determining the rights, responsibilities and obligations of those engaged in these activities, sender (shippers) and receiver (consignees); to ensure that modes of transport serve together and complement each other, control and use the available facilities in a more beneficial way; in order to develop a professional training and supervision system at the level required for effective service provision and to ensure that the transport affairs organizers operate in accordance with national and international legislation, the "Transport Affairs Organization Regulation" has been put into effect.

According to the 19th article of this Regulation, in the transportation services organized by the Transport Affairs Organizer, the sender and the receiver are obliged to insure the cargo they have transported within the framework of the delivery methods under the insurance obligation. For delivery methods that do not

require insurance, all risk and insurance liability belongs to the sender and the buyer. The Transport Affairs Organizer has to take out "carrier liability insurance" for the liabilities arising from the organized and committed transport.

With this insurance, which is made compulsory by the provision of the Regulation, the Transport Works Organizer is insured against the risks it undertakes. If the transport is of international nature, the carrier liabilities arising from the CMR Convention must be met and secured.

In this study, the general principles of the CMR insurance contract concluded by the Transport Affairs Organizer for overseas road transport will be explained to the compulsory insurance, but the provisions of the CMR Convention on liability will be excluded from the scope of our study.

Keywords: CMR Convention, freight forwarder, CMR insurance, compulsory insurance, carrier liability insurance.

GİRİŞ

Taşımacılık karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolundan birisi ya da birkaçı tercih edilerek yapılmaktadır. Rusya ve Almanya gibi bazı ülkelerde içsuyolu taşımacılığı da yaygın olarak kullanılmaktadır. Bunların seçiminde ise maliyet, mekân, zaman ve diğer imkanlar etken olmaktadır.

Türkiye içerisinde yapılan karayolu taşımalarında Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK)² Dördüncü Kitabında, Taşıma İşlerine dair hükümler ile diğer mevzuat hükümleri uygulanır. Uluslararası taşımalarda ise "Eşyaların Karayolunda Uluslararası Taşınması İçin Sözleşmeye İlişkin Konvansiyon (Sözleşme)"³ uygulanmaktadır⁴. Gerek doktrin gerekse uygulamada Sözleşmeyi ifade etmek

² 13.01.2011 tarihinde kabul edilen 6102 sayılı Kanun 14.02.2011 T. ve 27846 S. RG'de yayımlandıktan sonra 1534 üncü madde gereğince 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

³ Cenevre'de dokuz Avrupa Ülkesi (Avusturya, Fransa, Lüksemburg, Polonya, İsveç, İsviçre, Almanya, Hollanda ve eski Yugoslavya) tarafından imzalanan CMR Sözleşmesi 19 Mayıs 1956 tarihidir ve aynı yılın Ağustos ayında Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne sunulularak imzaya açıldı. Bu Konvansiyona bu gün, Arnavutluk, İrlanda ve Kıbrıs dışında bütün Avrupa ülkeleri üyedir. Onaylayan veya katılan ülkelerin tamamlanması yani Avusturya, Fransa, İtalya, Hollanda ve Yugoslavya olmak üzere 5 devletin onay belgelerini tevdi etmesi ile 02.07.1962 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin Fransızca adı "Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route" Sözleşmenin İngilizce adı "Convention on the Contract for the international carriage of the Goods by Road"dur.

⁴ 7.12.1993 tarih ve 3939 sayılı kanunla katılmamız uygun bulunan 19 Mayıs 1956 tarihli CMR Sözleşmesi'nde (RG: 14.12.1993 ve 21788 S.), 5 Temmuz 1978 tarihli protokolle değişiklik yapılmış, bu protokole de 02.12.1994 tarih ve 94/6322 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (RG: 04.01.1995 ve 22161 S.) ile katılmamız uygun bulunmuştur. Protokolde 20 Şubat 2008 tarihinde değişiklik yapılmıştır. 2008 Protokolü 5 Ocak 2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu Protokolü de 31 Ocak 2008 tarihinde kabul etmiştir. CMR Sözleşmesi m. 51: "...İngilizce ve Fransızca dillerinde tek bir nüsha olarak ve her metin eşit derecede geçerli olmak üzere düzenlenmiştir." Buna göre Fransızca ve İngilizce metinler birbirine eşdeğer metinler birbirine eşdeğerdir. CLARKE Malcolm A., **International Carriage of Goods By Road: CMR**, 3rd Ed., Sweet&Maxwell, London, 1997, s. 20.

üzere Fransızca metninde kullanılan “Sözleşme, Eşya ve Karayolu” kelimelerinin baş harfleri kısaltılmak suretiyle “CMR Sözleşmesi (Konvansiyonu)” adı, kullanılmaktadır. CMR Sözleşmesinin kendisi bir sigorta değil, uluslararası karayoluyla mal taşınmasında hakları ve yükümlülükleri belirleyen Birleşmiş Milletler Örgütü'nün yönetim ve gözetiminde uygulaması sağlanan çok uluslu bir anlaşmadır.

Taşıyıcının, CMR uyarınca, imzalanan taşıma sözleşmelerine göre taşıma için devralınan mal sahibine karşı sorumluluk sigortalanabilmektedir⁵. Sigortacı sorumluluk sigortası ile sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder (TTK m. 1473/1). Bu sigorta, yurtiçi ve yurtdışı taşımacılık için geçerlidir. Sigortalının talebi üzerine teminat sadece yurtiçi taşımacılık için de çıkarılabilir. Özellikle, taşımacının lehinde sigorta tazminatı veya diğer herhangi benzer madde veya kanıtlanma zorunluluğunu değiştiren herhangi bir madde geçersiz ve hükümsüzdür (CMR m. 41/2).

Bu çalışmada her ne kadar dünya taşımacılık ve lojistik uygulamasında “Freight Forwarder” kavramı yaygın olarak kullanılmakla birlikte, bu çalışmada Yönetmelikte kullanılan ifadeye uygun olarak “Taşıma İşleri Organizatörü” terimini kullanacağız.

A. TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ

I. GENEL OLARAK

Taşıma işleri organizatörü (TİO) asıl olarak, yükünü taşımak isteyen kişiler ile taşıyan (taşıyıcı), işleten veya kiralayan sıfatına sahip deniz, hava, kara veya demiryolu taşımacılığı yapan kişiler veya bunların acenteleri ile yük alıcısı (gönderilen) arasında yükün taşınmasında, taşıma aracısı olarak faaliyet göstermektedir.

TİO, bu hizmetlerin yerine getirilmesinde genellikle deniz, hava, kara ve demiryolu taşımacılığı yapan işletmelerin servislerinden yararlanmaktadır. Yani taşımaya aracılık yapmaktadır. Bununla birlikte bazen de bu hizmetleri bizzat kendi araç ve imkânları ile yerine getirmektedir. Bir diğer ifadeyle taşımayı taahhüt etmektedir. Bu takdirde bizzat taşıyıcı (taşıyan) sayılmaktadır.

⁵ Geniş bilgi için bkz. AYHAN, Rıza/ÇAĞLAR, Hayrettin/ÖZDAMAR, Mehmet, **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, 3. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2020, s. 300 vd., KAYIHAN, Şaban/GÜNERGÖK, Özcan, **Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri**, 5. B., Umutepe Yayınları, İstanbul 2020, s. 94 vd., KENDER, Reyagan, **Türkiye Hususi Sigorta Hukuku**, 16. B., Onikilevha Yayınevi, İstanbul 2017, s. 211 vd., ÖZDAMAR, Mehmet/DOĞAN, Burak, **Sigorta Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara 2020, s. 121 vd., ÜNAN, Samim, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Zarar Sigortaları Madde 1453-1486**, C. II, 1. B., Onikilevha Yayınları, İstanbul 2016, s. 263 vd.

TİO'lar taşımacılık ve lojistik sahasında; aracılık, faaliyetleri, taşımacılık, danışmanlık, gümrükleme ve diğer benzeri faaliyetlerde bulunur. Özellikle konteyner taşımacılığında faaliyet gösterirler. “Uluslararası Taşıma Acenteleri Birliği Federasyonu (FIATA)”⁶ tarafından hazırlanan “FIATA Freight Forwarding Hizmeti Tip Sözleşmesi”ne göre TİO; *“müşteri ile Freight Forwarding hizmetine dair sözleşme yapan kişi (m. 2/2.2)”*. Freight Forwarding hizmeti; *“eşyanın taşınması, konsolidasyonu, depolanması, elleçlenmesi, paketlenmesi veya dağıtımına dair her türlü hizmetin yanı sıra, gümrük ve vergi konuları ile eşyanın resmi amaçla beyan edilmesi, sigortalanması, eşyaya dair belgelerin tedariki veya bedelinin tahsili dâhil, ancak bunlarla sınırlı olmayan yardımcı ve danışmanlık hizmetidir (m. 2/2.1)”*.

II. TÜRK HUKUKUNDA DÜZENLEME

Türk Hukukunda taşımaya dair hükümler TTK 4 üncü Kitap, Altıncı Kısım 917-930 uncu maddeler arasında yer alan taşıma işlerine dair hükümler ve 5 inci Kitapta 940-1400 maddeler arasında deniz ticaretine dair hükümler ve ilgili mevzuatta (Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun, Sivil Havacılık Kanunu gibi) yer almaktadır.

TİO ya da taşıma işleri organizatörüne dair düzenleme, TTK 917-930 uncu maddeler (taşıma işleri komisyoncusu) ve “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği (TİOYön)” ve diğer mevzuat (Karayolu Taşıma Yönetmeliği)⁷ hükümleriyle yapılmıştır⁸. Benzer bir düzenleme KTY’de⁹ yapılmıştır. Ancak da TİOYön geçici 3/3 inci madde uyarınca, TİOYön’ün yürürlüğe girdiği tarihten sonra gerçekleştirilen yeni başvurularda ve yetki belgesi değişimlerinde TİOYön hükümleri esas alınmaktadır.

TTK’ya göre taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden bizzat taşıyıcı (taşıyan) sayılır. Bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanı sıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir. Ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa, taşıma işleri komisyoncusu, taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur. Bu durumda

⁶ FIATA International Federation of TİOs Associations, <http://fiata.com/>, Erişim tarihi: 29.12.2020.

⁷ RG: 08.01.2018 T. ve 30295 S.

⁸ RG: 06.07.2018 T. ve 30470 S. Bu Yönetmelikte 31.12.2018 T. ve 30642 (4. Mükerrer) S. RG’de yayımlanan Yönetmelikle değişiklik yapılmıştır.

⁹ KTY m. 4/1(ğğ): Taşıma işleri organizatörü: Kanun, bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, bu Yönetmeliğe göre eşya taşımacılığı alanında yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişiler ile uluslararası anlaşmalara uygun olmak şartıyla, eşya taşımacılığı alanında faaliyet gösteren yabancı plakalı taşıtların imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına eşya taşınması yaptırarak taşıma faturası düzenleyen gerçek ve tüzel kişileri ifade eder.

komisyoncu, giderlerin ödenmesini, ancak bunun olağan olduğu hâllerde isteyebilir¹⁰.

TİÖYön amacı, “*Karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu taşımacılığında ve/veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösterecek taşıma işleri organizatörlerinin hizmet esasları ve koşullarının belirlenmesi ile bu faaliyetlerde bulunanların, alıcıların, gönderenlerin hak, sorumluluk ve yükümlülüklerini tespit etmek; taşıma türlerinin birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, denetimini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını temin etmek; etkin hizmet temini için gerekli olan düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim sistemi geliştirmek, taşıma işleri organizatörlerinin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak faaliyet göstermelerini sağlamaktır*” (TİÖYön m. 1).

Bu yönetmeliğin olumlu yönlerinden biri sektöre eğitim alma zorunluluğu getirmiş olmasıdır. Böylelikle mesleğe hakim olan ve eğitilmiş çalışanların sektöre kazandırılmasına çalışılmıştır. Taşıma türlerinin birbirleriyle iç içe hizmet vermesini sağlayarak, sektör için gerekli hizmet altyapısı oluşturulmuştur. TİÖYön'e göre:

1- Taşıyıcı

Taşıyıcı¹¹ ticarete konu olan yükü taşımayı kabul eden ve bu yükün belli bir çıkış noktasından başka bir varış noktasına taşınmasını sağlayarak alıcıya teslim eden ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet iznine sahip gerçek ve tüzel kişilerdir.

2- Gönderen

Gönderen kendi adına veya bir üçüncü şahıs adına yükü gönderen işletmeyi, ayrıca, taşıma işlemi bir taşıma sözleşmesine bağlı olarak yürütülüyorsa, sözleşmede “gönderen” olarak belirtilen kişidir¹².

¹⁰ KARA, Hacı, “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, **Legal Hukuk Dergisi**, Y. 2006, C. 4, S. 37, s. 86, KULA DEĞİRMENÇİ, Nil, “Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu”, **Batider**, Y. 2019, C. 35, S. 1, s. 44, AKDENİZ Umut, “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği Hakkında Bir Değerlendirme”, **TFM**, Y. 2019, C. 5, S. 2, s. 146.

¹¹ TİÖYÖN taşımacı olarak adlandırmaktadır. “Taşıma işlerinin taşıyıcı tarafından üstlenilmesi” ise, taşıyıcının, yolcu ve eşyayı, kendi gözetimi ve sorumluluğu altında taşıma mesafesi boyunca götürmesidir. Taşıyıcının bu sıfatı kazanabilmesi için taşıma işini bizzat yapıp yapmamasının bir önemi yoktur²⁶. Taşıma fiilini bir yardımcı ya da alt taşıyıcı kullanarak da gerçekleştirebilir. ÇİFTÇİ Tuğba, **CMR Sigortasında Himaye**, Yayınlanmamış YL Tezi, Ankara Üniversitesi, Erzurum 2009, s. 9, KARGI Ayşegül Gizem, **CMR Sigortası**, Yayınlanmamış YL Tezi, Çankaya Üniversitesi, Ankara, 2011, S. 31.

¹² Taşıma sözleşmesinin diğer tarafında taşıtan (gönderen) bulunmaktadır. Taşıtan, kendi adına taşıma sözleşmesini akdeden ve eşyayı teslim eden kişidir. Taşıtan taşıyan eşyanın sahibi olabileceği gibi, üçüncü bir kişi de olabilir. ÇİFTÇİ, s. 10.

3- Alıcı

Alıcı Taşıma belgesine göre yükün alıcısı veya taşıma belgesi hükümlerine uygun olarak alıcı tarafından atananlar veya taşıma sözleşmesi/belgesi olmadan yürütülen taşımalarda ise yükün varış noktasında idaresini üstlenen gerçek veya tüzel kişilerdir¹³.

4- Taşıma işleri organizatörü (TİO)

Yönetmelikte taşıma işleri organizatörü (TİO); “Yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişiler” olarak tanımlanmıştır [TİOYön m. 4/1(1)].

Buna göre TİO, kendi nam ve hesabına yük taşıtabilir, bununla ilgili sözleşmesi ve taşıma faturası düzenleyebilir, ayrıca söz konusu taşıma ile ilgili; depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri yapabilir. Bunlar sınırlı sayıda değildir. Uygulamaya göre yapılacak faaliyetleri sayısını artırmak mümkündür.

III. TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ’NÜN HİZMET TÜRLERİ

Tüm dünya uygulaması göz önünde bulundurularak TİO’nun yaptığı hizmetleri şu şekilde özetleyebiliriz: Müşterinin ihtiyaçlarına uygun olarak eşyanın karayolu, demiryolu, havayolu veya denizyoluyla taşınması için üçüncü kişilerle bağlantı kurmak ve özellikle değeri düşük eşyanın taşınması için en uygun taşıma araçlarından bir kombinasyon yapmak, eşyanın bozulma veya tehlike gibi özelliklerini, maliyet, taşıma süresi ve güvenlik gibi faktörleri dikkate alarak taşıma için en uygun rotayı araştırmak ve planlamak, yükletenin talebi üzerine taşıyanla görüşerek rezervasyon yapmak, acilen gönderilmesi gereken veya değeri yüksek eşya için havayolu ayarlamak, kapıya (*door to door*) taşımalarda risk yönetimini üstlenmek, büyük hacimli, standart dışı ya da program harici olarak, eşyanın deniz veya havadan taşınması için uygun gemi ve uçak kiralamak, farklı ülkelerde bulunan müşterilerin anlaşmalarına broker gibi aracılık yapmak, ülkelerin değişik ve karmaşık nakliye prosedürleri arasından seçim hususunda mümkün olduğunca hızlı ve güvenilir rehberlik yapmak, yabancı ithalat rejimi hakkında bilgi vermek, paketleme, markalama ve etiketleme hakkında yol göstermek, talep halinde sigorta konusunda yardımda, bulunmak, sigortacı ayarlamak veya eşyanın sigortalmasını sağlamak, iklim, yer, ağırlık, eşyanın özelliği ve değerini göz önünde bulundurularak eşyanın en uygun şekilde

¹³ Gönderilen, taşıma işinin ifası sonucunda taşınan eşyaların teslim edileceği kişidir. Gönderilen, sözleşmenin tarafı değildir. ÇİFTÇİ, s. 10.

paketlenmesi ve dağıtımını düzenlemek, varış yerinde ardiye bulmak, müşterinin taleplerine uygun olarak sigorta, paketleme şartları ve eşyanın gönderileceği ülkelerin mevzuatına ve mali sistemlerine uyan belgeleri temin etmek, ihracat dokümanlarını müşteri adına hazırlamak veya müşterinin hazırladığı belgeleri kontrol etmek, ihracatçının isteği üzerine eşyayı paketlemek veya konteynıra yerleştirmek ve ihracat işlerini tamamlamak, uygun teknolojik çözümler ve elektronik bilgi transferi bağlantıları önermek ve gerektiğinde bilgileri internet veya uydu sistemlerini kullanmak suretiyle göndermek, navlun ve diğer masrafları ödemek veya ödemeleri müşteri adına tahsil etmek, gıda, hayvan, tıbbi malzeme ve diğer kırılabilir hassas ve nitelikli eşyanın taşınması için özel düzenlemeler yapmak, verilen sürede taşımanın gerçekleşmesini sağlamak için müşteri, taşıyan, alıcı karşı taraf ve diğer üçüncü kişilerle sürekli koordine ve yakın işbirliği içerisinde bulunmak, lojistik ve tedarik zinciri yönetim çözümleri, öngörülebilir devamlılık sağlamak ve rapor, istatistik ve maliyet birimi analizi yönetiminin oluşturulması dâhil taşımanın bütün aşamalarını kontrol etmek, müşteriye danışmanlık vermek ve nakliyatı etkileyebilecek ilgili mevzuat, politik durum ve diğer faktörlere dair bilgi akışını sağlamaktır¹⁴.

Yukarıda sayılan bu hizmetlerin yanı sıra, TİO'lar alım-satım sözleşmesinin kurulması aşamasında; navlun fiyatları, liman masrafları, yerel danışmanlık ücretleri, özel bazı dokümanların maliyetleri, sigorta primi ve Taşıma İşleri Organizatörlüğü ücretleri hakkında müşterilerine bilgi verebilmektedirler. Bu bilgiler, yabancı müşterilere verilecek fiyatın, doğru bir şekilde hazırlanmasında oldukça faydalı olmaktadır.

IV. TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLÜK FAALİYETİ

1- Faaliyette Bulunma Şartları

Karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu taşımacılığında ve/veya kombine taşımacılık alanında faaliyet gösteren, gerçek veya tüzel kişilerin imkan, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren kişilerin Taşıma İşleri Organizatörü Yetki Belgesi alması zorunludur. Yönetmelikte ayrı bir faaliyet izni düzenlenmediğinden yetki belgesi alınması faaliyet izni için de yeterli olmaktadır.

a) TİO Hizmeti İçin Yetki Belgesi Alma

aa) Yetki Belgesi Alma Şartları

¹⁴ BUGDEN Paul M. **Freight Forwarding And Goods In Transit**, Sweet & Maxwell, London, 1999, s. 1.

Taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin Bakanlık tarafından verilecek yetki belgesini almaları zorunludur¹⁵. Yetki belgesi almak veya yenilemek için başvuru sahiplerinin şu şartlara sahip olması gerekir:

a) Gerçek kişilerin Türkiye Cumhuriyeti tabiiyetinde olması ve Tüzel kişilerin Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulmuş ve ticaret siciline tescil edilmiş olması,

c) Gerçek kişilerde sahip ve/veya varsa temsil ve ilzama yetkili kişi/kişilerin, anonim şirket statüsündeki tüzel kişiliklerde, yönetim kurulu başkan ve üyeleri, genel müdür ile temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin, diğer şirket statüsündeki tüzel kişilerde, tüm ortakların ve bu tüzel kişiliği temsil ve ilzama yetkili yöneticilerin mesleki saygınlığa sahip olmaları,

ç) Gerçek ve tüzel kişilerin en az, 300.000 Türk Lirası sermayeye olması,

d) Merkez ve/veya şube işyeri adresine sahip olması,

e) Taşıma işleri organizatörü yetki belgesi ücretini ödemiş olması gerekir.

aa) Yetki Belgesinin Yenilenmesi

Yönetmelik kapsamında verilen ve yenilenen yetki belgelerinin süresi 5 (beş) yıldır. Yenileme ücreti o yılın değerlendirme oranına göre belirlenmiş yetki belgesi ücretinin %5'idir. Yetki belgesi sahiplerinin yetki belgesinin geçerlilik süresi bitmeden 60 (altmış) gün önce Bakanlığa yazılı olarak müracaat etmeleri ve başvurunun uygun bulunması halinde yetki belgeleri tekrar düzenlenir. 60 (altmış) günlük süre içerisinde yenilenen yetki belgeleri için, yenilenmiş olan yetki belgesinde kalan süre, yenilenen yetki belgesinin geçerlilik süresine ilave edilir.

Yetki belgesinin geçerlilik süresi bittikten sonra Yetki belgesi sahipleri tarafından yetki belgelerinin yenilenmesi için yetki belgesinin geçerlilik süresinin sona erdiği tarihten itibaren 540 takvim günü içinde Bakanlığa yazılı olarak müracaat edilmesi halinde; yetki belgesi, yenileme ücretinin ödendiği tarih esas alınarak yenilenir. Yenileme ücreti, söz konusu 540 günlük süre içinde ve ödeme tarihindeki geçerli yenileme ücreti olarak ödenmesi şarttır. Bu sürenin aşımı halinde ilgili, yetki belgesi yenileme hakkını kaybeder.

b) Yetki Belgesi Olmaksızın Faaliyette Bulunma

Gemi Acenteleri Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilen gemi acenteleri ile SHT 17.6 Talimatı çerçevesinde yetkilendirilen hava yük acenteleri bu Yönetmelik hükümlerine tabi değildir. Ancak taşıma TİO hizmeti yapmadan sadece gemi acentesi olarak faaliyet gösteren firmalar Gemi Acenteleri Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmektedir ve bu yönetmelik hükümlerine tabi değildir. TİO tüzel kişiler sadece denizyolu taşımacılığında faaliyet gösterse dahi bu

¹⁵ Yetki belgesi ücreti 2020 yılı için 183.800 TL'dir. (2018 için 150 bin TL).

yönetmelikle belirlenen şartları ve yükümlülükleri yerine getirerek Belge almak zorundadır.

Bu Yönetmelik ile düzenlenen taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerini gerçekleştiren ve/veya gerçekleştirecek gemi acenteleri ile hava kargo acentelerinin bu Yönetmelikle belirlenen şartları ve yükümlükleri yerine getirerek taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesini almaları zorunludur. Denizyolu ve/veya havayolu taşımacılığıyla iştigal eden taşıma işleri organizatörlüğü yetki belgesi sahipleri, ilgili ulusal mevzuatın öngördüğü tüm ilave koşulları yerine getirerek geçerli bir yetki belgesi veya lisans almak şartıyla, gemi acentesi ve/veya hava kargo acentesi olarak da faaliyet gösterebilirler.

KTY kapsamında düzenlenen R1 ve R2 yetki belgeleri, belge üzerinde belirtilen geçerlilik süresi boyunca geçerliliğini korur. TİÖYön'ün yürürlüğe girdiği tarihten sonra geçerlilik süresi dolan R1 ve R2 yetki belgeleri, TİÖYön ile düzenlenen taşıma işleri organizatörü yetki belgesi ile değiştirilir. Değiştirilen yetki belgesi ücreti, TİÖYön'de belirlenen yetki belgesi ücreti üzerinden hesaplanan yenileme ücretine tabidir. TİÖYön'ün yürürlüğe girdiği tarihten sonra geçerlilik süresi devam eden R1 ve R2 yetki belgesi sahiplerinin hakları, görev, sorumluluk ve faaliyet alanı, belge geçerlilik süresi boyunca KTY hükümlerine tabidir (TİÖYön Geçici m. 1).

Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği DİYY)¹⁶ kapsamında düzenlenen Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği çerçevesinde düzenlenen DD yetki belgeleri, belge üzerinde belirtilen geçerlilik süresi boyunca geçerliliğini korur. TİÖYön'ün yürürlüğe girdiği tarihten sonra geçerlilik süresi dolan DD yetki belgeleri, TİÖYön ile düzenlenen taşıma işleri organizatörü yetki belgesi ile değiştirilir. Değiştirilen yetki belgesi ücreti, bu Yönetmelikle belirlenen yetki belgesi ücreti üzerinden hesaplanan yenileme ücretine tabidir. TİÖYön'ün yürürlüğe girdiği tarihten sonra geçerlilik süresi devam eden DD yetki belgesi sahiplerinin hakları, görev, sorumluluk ve faaliyet alanı, belge geçerlilik süresi boyunca Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği hükümlerine tabidir (TİÖYön Geçici m. 2).

2- Üst Düzey Yönetici / Orta Düzey Yönetici Yetki Belgesi

Taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetinde bulunan kurum ve kuruluşlarda tüzel kişiliği temsil ve ilzam ederek ve/veya bu kişilerin faaliyetlerini fiilen sevk ve idare ederek sürekli ve etkin bir şekilde yöneten şirket müdürü, genel müdür, genel müdür yardımcısı, genel koordinatör, genel sekreter, birim başkanı unvanları ile görev yapan kişilerden en az birisinin Üst Düzey Yönetici (ÜDY) belgesi olması gerekir. TİÖ olarak faaliyet gösteren bir gerçek veya tüzel kişiliğin veya buna ait bağımsız bir birimin taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerini sürekli ve etkin bir şekilde sevk ve idare eden sahip, temsile yetkili ortak veya bu bağlamda

¹⁶ RG: 19.08.2016 T. ve 29806 S.

istihdam edilen en az iki kişinin Orta Düzey Yönetici (ODY) belgesine sahip olmaları esastır.

FIATA diploma eğitimi programına katılarak başarılı olan ve diploma almaya hak kazananlar için ayrıca ÜDY ve/veya ODY belgesi aranmaz. Taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetleri ile ilgili yetkilendirilen şirketlerde 3 (üç) yıllık fiili çalışma tecrübesine sahip olanlar eğitim ve sınavdan muafır.

B. CMR SİGORTASI

I. SİGORTANIN DÜZENLENMESİ

1- CMR Sözleşmesi İle Yapılan Düzenleme

Türkiye'nin de taraf olduğu ve uluslararası bir karayolu taşımasında uygulama alanı bulacak olan CMR Sözleşmesinde taşıma sigortası ile ilgili düzenleme yapılmıştır. CMR Sözleşmesi m. 6/2(e) gereğince, gerekli durumlarda sevk mektubu ayrıca “yükün sigorta edilmesine dair göndericinin alıcıya vereceği direktifi” de içerecektir. Ayrıca CMR Sözleşmesi 41/2 inci maddeye göre özellikle, taşımacının lehinde sigorta tazminatı veya diğer herhangi benzer madde veya ispat yükünü (kanıtlama zorunluluğunu) değiştiren herhangi bir madde geçersiz ve hükümsüz olacaktır¹⁷.

Bu hükümler ile isteğe bağlı bir sigorta düzenlendiğini söylemek doğru bir ifade olacaktır. Demek ki CMR Sözleşmesinin uygulama alanı bulunduğu uluslararası karayoluyla yük taşımacılığında göndericinin talimatı ile yük alıcısının taşıma rizikolarına karşı sigorta sözleşmesi yaptırması gerekecektir. Aksi bir durum yani alıcının, göndericiden bunu istemesi de mümkündür. Taraflar arasındaki alım-satım sözleşmesi ve teslim türlerine bakmak gerekecektir. Bu durumda yapılan sigorta sözleşmesinin türü eşyanın taşıma esnasında zarar görmesi halinde sigortalanan bedelin ödenmesini gerektiren bir “mal sigortası” olacaktır¹⁸.

Uygulama¹⁹ ve Yargıtay kararlarına göre²⁰, taşıyıcı ve TİO CMR sigorta sözleşmesi olarak bilinen sigorta ise taşımacının CMR Sözleşmesi 23 üncü maddeden

¹⁷ CMR'ye gelince, 41. maddenin amacının, taşıma sözleşmesinin tarafları arasında tek tip ve sabit bir sorumluluk paylaşımı oluşturmak olduğu söylenmektedir. Bu amaç gerçekleştirilecekse, daha yüksek sigorta primleri yoluyla gönderene veya alıcıya verilen risk payında artışa veya riskin taşıyıcı üzerindeki payında azalmaya neden olursa savunma başarısız olur çünkü taşıyıcının kayıp veya hasara ilişkin sorumluluğu uygulanmaz. CLARKE, s. 351.

¹⁸ TTK m. 1453/1: “Rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunanlar, bu menfaatlerini mal sigortası ile teminat altına alabilirler”.

¹⁹ KAHYA Mehmet, “Taşıyıcının Malî Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları”, **Reasürör**, S. 39, s. 18, http://www.millire.com/dergi/SAYI_39.pdf, Erişim tarihi: 03.01.2021.

²⁰ Yarg. HGK, T. 18.10.2018, E. 2017/11-108 ve K. 2018/1459 sayılı kararı: Dava, CMR sorumluluk sigortası kapsamında sigortalı bulunan davacının, hukuki himaye teminatı veren sigorta sözleşmesinde taraf olan sigortacı aleyhine, sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan hukuki himaye edimini gereği gibi yerine getirmediği iddiasına dayalı tazminat istemine ilişkin olup, mahkemece yukarıda yazılı gerekçeler ile davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir. Ancak, TTK'nın 1268. maddesi uyarınca sigorta sözleşmesinden kaynaklanan tüm istemlerin 2 yıllık

KARA/ Taşıma İşleri Organizatörü'nün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi

kaynaklanan sorumluluğunu sigorta güvencesi altına alan bir sorumluluk sigortasıdır²¹. Bu tür taşıyıcı sorumluluk sigortalarının, doğrudan doğruya mal sahibini teminat altına alan “Mal Nakliyat Sigortasını” tamamlayıcı bir yönü bulunmakta ise de, esas itibarıyla malın sigortacısının, mal sahibine ödediği tazminattan sonra malın taşıyıcısına rücu ederek onu sorumlu tutmasının sonuçlarına karşı farklı bir güvence sağlamaktadır²².

CMR 23 üncü madde ile sınırlı sorumluluk öngörülmüştür. Sorumluluğun sınırlanmasında menfaati bulunanın, ilk bakışta sorumlu taşımacı olduğu düşünülebilir. Ne var ki, sınırlamadaki asıl beklenti, taşımacıları korumak değil, aksine bunlara sorumluluklarını sigorta edebilecekleri yeknesak bir sigorta bedeli sunmaktır²³.

zamanaşımı süresine tabi olduğu düzenlenmiş olup, somut uyuşmazlıkta, davacı aleyhine açılan ve davacıya hukuki yardım yapılan Paris Ticaret Mahkemesi'nde görülen davanın 10.06.1998 tarihinde karara bağlandığı, bu karar yönünden istinaf yoluna başvurulduğu, Paris İstinaf Mahkemesi'nin 31.01.2001 tarihli kararı ile davacının tazminat ödemeye mahkum edildiği ve bu kararın da 20.02.2002 tarihinde kesinleştiği anlaşılmaktadır. Yine, davacının, davalıya gönderdiği Beyoğlu 2. Noterliği'nin 20.02.2002 tarihli 5329 yevmiye numaralı ihtarnamesi ile Paris İstinaf Mahkemesi'nce hüküm altına alınan tazminatın davalı tarafça ödenmesi gerektiğinin belirtildiği, ihtarnamenin 26.02.2002 tarihinde davalıya tebliğ edildiği görülmektedir. Bu kapsamda, eldeki davanın 29.12.2006 tarihinde açıldığı, hukuki yardım sağlanan davadaki kesinleşme tarihinden dava tarihine kadar yasada öngörülen 2 yıllık zamanaşımı süresinin dolmuş olduğu anlaşılmakla, bu durum dikkate alınmaksızın yazılı şekilde davanın kısmen kabulüne karar verilmesi doğru görülmemiş, davalı vekilinin temyiz itirazının kabulüyle kararın davalı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir. Yarg. 11. HD, T. 20.5.2019, E. 2018/2527 ve K. 2019/3952, Yarg. 11. HD, T. 2.5.2014, E. 2013/748 ve K. 2014/8273, Yarg. 11. HD, T. 8.12.2003, E. 2003/11025 ve K. 2003/11581, www.kazanci.com, Erişim tarihi: 03.01.2021.

²¹ Sorumluluk sigortalarında malvarlığının pasif kısmının sigorta güvencesi altına alınması amaçlandığından, mal/zarar sigortalarına ilişkin bütün hükümler bu tür sigortalarda aynen uygulanamaz. Örneğin, zarar/mal sigortalarına ilişkin eksik veya aşkın sigorta ilkeleri sorumluluk sigortalarında uygulanmamaktadır. Sözleşmenin tarafı olmayan 3. kişilerin menfaatleri sigortalı olmadığından 3. kişi lehine/menfaatine sözleşme de yoktur. KARASU Rauf, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı**, C. 2 Y. 2015, s. 686-687.

²² KAHYA, s. 21-24.

²³ Ticarete katılımcılar, işlemlerin mali külfetini karşı tarafa yüklerler. Taşımacılar, sigortacıya ödeyecekleri sigorta primlerini taşıma ücretine ve dolayısıyla göndericilere yansıtırlar. Göndericiler de taşıma ücretini, kendi ticarî satım ilişkileri çerçevesinde ödemiş oldukları semene, sigorta primi ile artan yansıtırlar. Buna en son katlanan kişi, taşımaya konu eşyayı veya ondan üretilen şeyin nihai kullanıcısı tüketicilerdir. Sorumlu olunacak meblağ, ne kadar yeknesaklaştırılır, ne kadar fazla taşımacı tarafından sigortaya konu edilirse, sorumluluk sigortacılarının talep edeceği sigorta primi de, o kadar azalır. Buna karşılık, tazminat miktarı, belirli bir meblağla sınırlanmaz ise, taşımacıların sorumlu oldukları en yüksek haddi tayin etmeleri mümkün olmadığından, sigorta bedelinin yüksek ve her bir taşımacı tarafından değişik beyan olunması gerekir. Bu takdirde, tüketicilerin dolaylı yoldan katlanacakları sigorta primi de, fazla beyan olunan sigorta bedeli kadar artar. Buradaki bir diğer problem, taşımacının ticarî rekabet dolayısıyla, artan sigorta priminin tamamını taşıma ücretine aksettirememesidir. Böyle bir durumda, taşımacı, ya sigorta sözleşmesi yapmaktan, ya da taşıma ücretine yansıtmadığı prim miktarı kadar, yapacağı başka bir teknik masraftan kaçınacaktır. Her iki durum da, yükü ilgililerin aleyhinedir. Binaenaleyh, taşımacının sorumluluğunun sınırlanmasındaki temel hedef, taşımacıdan ziyade yükü ilgilinin ve bilhassa tüketicinin

CMR Sözleşmesinde taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiş ancak taşıyıcı için bir sorumluluk düzenlenmemiştir. Sorumluluğun emredici olarak düzenlenmesi sigortanın da zorunlu olarak öngörüldüğü anlamına gelmemektedir²⁴.

2- Yönetmelik İle Yapılan Düzenleme

TİÖYön 19 uncu madde ile “zorunlu” ve “isteğe bağlı” olmak üzere iki tür sigorta düzenlenmiştir. TİÖYön 19 uncu madde uyarınca taşıma işleri organizatörünün organize ettiği taşımacılık hizmetlerinde, gönderen ve alıcı, sigorta zorunluluğu kendisinde olan teslim şekilleri çerçevesinde taşıttığı yüke ilişkin sigorta yaptırmakla yükümlüdür. Yine aynı maddenin ikinci fıkrasına göre taşıma işleri organizatörü, organize ve taahhüt ettiği taşımadan doğan sorumluluklar için “taşıyıcı sorumluluk sigortası” yaptırmak zorundadır.

Buna göre TİÖYön iki tür “zorunlu sigorta” öngörmektedir. Birincisi, teslim şekilleri bakımından gönderen veya alıcının²⁵ yaptırmaları gereken sigortaları yaptırmak zorunluluğu, ikincisi ise, taşıma işleri organizatörünün, organize ve taahhüt ettiği taşımadan doğan sorumluluklar için yaptırmak zorunda olduğu “taşıyıcı sorumluluk sigortası”dır. Sorumluluk Sigortalarının bir alt grubu addedilen “Taşıyıcının Malî Sorumluluğu Sigortalarında” mal taşıyan taşıyıcıların, taşıdıkları malın gideceği yere kadar ortaya çıkabilecek çeşitli rizikolara karşı teminat altına alındıkları açıktır²⁶.

Sigorta zorunluluğu olmayan teslim şekilleri içinse tüm risk ve sigorta yaptırmak zorunluluğu gönderen ve alıcıya ait olmak üzere isteğe bağlı sigorta öngörülmüştür (TİÖYön m. 19/1 son cümle).

Gönderici ve/veya alıcının yaptırmak zorunda olduğu sigortaların neler olduğu, eşyanın teslim şekillerine göre belirlenir. INCOTERMS 2010’a²⁷ göre teslim

korunmasıdır. KARAN Hakan, “Taşımacının Sorumluluğunun Hukukî Mahiyeti”, **Yıldırım ULER’E Armağan, Yakın Doğu Üniversitesi Hukuk Fakültesi**, Lefkoşa 2014, s. 368, <https://neu.edu.tr/wp-content/uploads/2015/11/yildirim-ulere-armagan.pdf>, Erişim tarihi: 03.01.2021.

²⁴ Aksi görüşe göre, sorumluluk sigortasının zorunlu ve isteğe bağlı sigorta olması açısından tabii tutulan ayırmada; CMR sigortası Konvansiyon kapsamında yapılacak taşımanın muhakkak akit devletlerden birinde gerçekleşmesi zorunluluğu sebebi ile uygulamada zorunlu sorumluluk sigortası haline dönüştürmüştür. KARGI, s. 30.

²⁵ TİÖYön m. 19/1: ...gönderen ve alıcı, sigorta zorunluluğu kendisinde olan teslim şekilleri çerçevesinde taşıttığı yüke ilişkin sigorta yaptırmakla yükümlüdür.

²⁶ KAHYA, s. 7.

²⁷ Incoterms’leri düzenleyen ve yayınlayan ICC, dünyanın her yanından tüm sektörlerdeki kuruluşlar adına kullandığı yetki ile sesini duyuran bir temsil organı, dünya ticaret organizasyonudur. ICC’nin esas görevi sınırlar ötesi ticaret ve yatırımı teşvik etmek, ticaret şirketlerine küreselleşmenin getirdiği zorluklar ve fırsatlara uyum sağlanmalarında yardımcı olmaktır. ICC’nin ticaret, barış ve refah için güçlü bir etken olduğu inancı geçen yüzyılın başında organizasyonun ilk kurulduğu zamanlara dayanır. ICC’yi kuran küçük bir grup ileri görüşlü ticari lider kendilerini barışın tacirleri olarak adlandırmaktaydı. Üyesi olan şirketler ve kuruluşların kendileri de milletlerarası ticaretle uğraştığı için, ICC sınırlar ötesi ticaretin işleyişini düzenleyecek kurallar koymada rakibi olmayan bir otoritedir. Bu kurallar ihtiyari olsa da bunların her gün sayılamayacak kadar işlemlerde kullanıldığı

şekilleri dört gruba ayrılır. E grubu (EXW) teslim, çıkış odaklı teslimleri açıklamaktadır. Satıcı malı kendi mahallinde teslim ettiği noktada bu şekil devreye girecektir. F grubu (FCA, FAS, FOB) veya C grubu (CFR, CPT, CIF²⁸, CIP²⁹) teslim şekillerinin tercih edilmesi halinde satıcının sorumluluğu ana taşıma vasıtasına kadardır. Bunlardan CIF ve CIP şeklinde bir satış sözleşmesi yapılmışsa, satıcı sigorta yaptırmakla yükümlüdür. D grubu (DAT, DAP, DDP) teslim şekillerinde ise varış yerine kadar olan tüm riskler ile vergiler dâhil masrafların tamamı satıcıya aittir³⁰.

II. ZORUNLU SİGORTA

1- Genel Olarak

Türk hukukunda zorunlu sigortalar ile ilgili temel düzenleme TTK'nın 1483'üncü maddesi ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun (SK)³¹ 13'üncü maddesinde yer almaktadır. TTK m. 1483'e göre: "*Sigortacılar, diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak üzere*³², faaliyet gösterdikleri dalların kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınmazlar". Aslında bu hüküm ile TTK yeni bir sigorta türü ihdas etmiş ya da zorunlu sigortaları tanımlamış değildir. Bu hükümle,

gözlemlenir ve artık milletlerarası ticaretin dokusu haline geldiği görülmüştür. ICC 1919 yılında kuruldu. Bugün 120 ülkede binlerce şirket ve kuruluştan oluşan üyelerini bir araya getirmektedir. Milli komiteler üyeleri ile ülkelerindeki ticari kaygıları ortaya koymak ve ICC tarafından biçimlendirilen ticari görüşleri hükümetlerine iletmek için çalışırlar. Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi İstanbul Sanayi Odası (İSO), **Dış Ticarete Ödeme Ve Teslim Şekilleri**, 1. B., Umur Basım Sanayi Ve Tic. A.Ş., İstanbul, 2015, s. 67.

²⁸ Maliyet, Sigorta ve Navlun (*Cost, Insurance and Freight (CIF)*), en eski terimlerden biridir ve terim süreç içinde gelişerek son halini almıştır. Burada satıcının sorumluluğu malların gemiye aktarılması ile sona ermektedir. Yani mallar gemide iken alıcıya geçen sorumluluk varna noktasına kadar navlun ve sigortanın satıcı tarafından karşılanmasını öngörmektedir. Buradaki sigortanın minimum düzeyde bir sigorta olduğu savaş, terör, grev, iç savaş ve ayaklanma vb. özel koşulları kapsamadığı vurgulanabilir. ISO, s. 61. Alıcı eğer böyle riskler varsa bunlara karşı sigortasını kendisi yaptıracaktır ya da bu risklerin, ilavesini isteyerek, bedelini kendisi ödeyecektir. Satıcı, masrafları kendisine ait olmak üzere, kargo klozları (C) maddesinde veya benzeri hükümlerle sağlanan asgari teminata uygun bir yük sigortası yaptırmak zorundadır. RAMBERG Jan, **ICC Guide to Incoterms 2010**, ICC Services Publication, Paris, 2011, s. 199.

²⁹ Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak (*Carriage and Insurance Paid to, CIP*), kuralı, satıcının malları kendisinin seçtiği bir taşıyıcı veya diğer bir kişiye belirlenen yerde (eğer taraflarca böyle bir yer kararlaştırılmış ise) teslim edeceğini ve satıcının malların belirlenen varış noktasına getirilmesi gereken taşıma sözleşmesini yapmak ve taşıma masraflarını ödemek zorunda olduğunu ifade eder. Satıcı, en az en az enstitü kargo klozların [Lloyd's Piyasa Birliği (*Lloyd's Market Association (LMA)*] ve Londra Uluslararası Sigortacılar Birliği [*International Underwriting Association of London (IUA)*] (C) maddelerinde öngörülen asgari teminatla veya benzeri hükümlerle uyumlu kargo sigortası yaptırmalıdır. RAMBERG, s. 124.

³⁰ ISO, s. 13.

³¹ RG: 14.06.2007 T. ve 26552 S.

³² Başka yasalar, sigortacıların zorunlu sorumluluk sigortalarını yapmayabilecekleri, buna mecbur olmadıkları yönünde hüküm içermemektedir. Dolayısıyla neyin saklı tutulduğu anlaşılmamaktadır. Bir hüküm getirilirken başka hükümlerin saklı tutulması ancak, saklı tutulan hükümler farklı sonuç öngörüyorsa anlam taşır. Oysa mevzuatta TTK 1483 hükmünden farklı sonuç öngören bir düzenleme yoktur. ÜNAN, s. 413.

sözleşme serbestisine sigortacı açısından bir istisna getirilmekte ve sigortacının işteğal ettiğı (faaliyet gösterdiği), faaliyet dalındaki zorunlu sigortayı yapmakla mükellef olduğı hükme bağlanmaktadır. Yani bir diğere ifadeyle sigortacıya bir mükellefiyet getirilmektedir³³.

SK'nın 13/1 maddesi gereğince³⁴: “(1) Cumhurbaşkanlığı (Bakanlar Kurulu), kamu yararı açısından gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigortalar ihdas edebilir. Sigorta şirketleri, 20 nci maddenin ikinci fıkrasının (b) bendi ile üçüncü fıkrası hükümleri saklı kalmak kaydıyla faaliyet gösterdiği sigorta branşlarının kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınamaz”.

2- Tanımı ve Zorunlu Sigortanın Öngörülmesi

a) Tanımı

Zarar sigortaları arasında yer alan³⁵ sorumluluk sigortalarının³⁶, “zorunlu sigorta” olarak düzenlenebileceğini öngörmüş olan TTK, zorunlu sigorta kavramını tanımlamış değildir³⁷. SK'nın “Zorunlu Sigortalar” başlığını taşıyan 13'üncü maddesinde de, herhangi bir tanım yapılmamıştır. TTK'nın aksine SK'da sigorta türleri ile ilgili de bir ayrıma gitmeksizin, Cumhurbaşkanlığı (Bakanlar Kurulu), “...zorunlu sigortalar ihdas edebilir” denilmiştir. Cumhurbaşkanlığı'nca (Bakanlar Kurulu) sigorta ihdasının en önemli şartı ise, düzenlenecek bu sigortanın “kamu yararı açısından” gerekli görülmesidir. TTK'daki hükmün

³³ ÇEKER Mustafa, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku**, 21. B., Karahan Kitabevi, Adana 2020, s. 69.

³⁴ SK m. 13/2: “Müştaşarlık, zorunlu sigortaya konu teşkil eden menfaat üzerinde yapacakları iş ve işlemler nedeniyle, ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerini alarak zorunlu sigorta denetimi yapabilecekleri belirlemeye yetkilidir. (3) Bir faaliyetin icrası ya da bir şeyin kullanılması için izin veya ruhsat vermeye veya bunları denetlemeye yetkili merciler ile ikinci fıkraya uyarınca belirlenen kurum ve kuruluşlar; yürütecekleri iş ve işlemlerde, yapılması zorunlu sigortaların geçerli teminat tutarları dahilinde yaptırılıp yaptırılmadığını araştırmakla yükümlüdür. Bu kurum ve kuruluşlar ile izin veya ruhsat vermeye ve denetlemeye yetkili mercilerce, geçerli teminat tutarında sigorta yapılmamış olduğunun tespiti halinde işlem yapılmaz. Geçerli teminat alınana kadar sigortalının zorunlu sigortaya konu teşkil eden faaliyeti yetkili merciler tarafından durdurulur”.

³⁵ TTK'nın 6. Kitabında sigorta türleri: Zarar sigortaları (mal sigortaları ve sorumluluk sigortaları) ve Can sigortaları (hayat sigortası, kaza sigortası ve hastalık ve sağlık sigortası) olarak düzenlenmiştir.

³⁶ Sorumluluk sigortası bir yandan sigorta ettirenin üçüncü kişilere verebileceğı zararlardan ötürü bu zararların giderilmesi için sigorta ettirenin malvarlığındaki azalmayı önlemeyi, diğere yandan da sigorta ettirenin eyleminden zarar gören üçüncü kişilerin zararlarının giderilmesini amaçlayan ve sigorta ettiren ile onun eylemlerinden zarar görenlerin menfaatlerini dengeleyen suigeneris bir sigorta türüdür. KARASU, s. 685.

³⁷ “Bunun belirli ve bilinen kavram olduğunu varsaymıştır”, ÜNAN, s. 406.

aksine zorunlu sigorta, sorumluluk sigortası³⁸ dışında, başka zarar sigortaları için de tesis edilebilir³⁹.

Genel anlamda “zorunlu sigorta”, yaptırılması hususunda kanuni⁴⁰ bir zorunluluğun bulunduğu sigortadır. Gerek TTK’da ve gerekse SK’da tanımı yapılmayan zorunlu sigorta, “düzenleme kapsamında bulunan faaliyetleri gerçekleştiren veya düzenleme kapsamındaki rizikoların muhatabı olan tüm gerçek ve tüzel kişilerin yaptırmakla ve kapsamı belirlenen o sigorta kolunda faaliyet gösteren tüm sigortacıların da zorunlu olarak sözleşme yapmakla mükellef olduğu sigorta” olarak tanımlanabilir.

b) Zorunlu Sigortanın Öngörülmesi

Sigortanın kural olarak isteğe bağlı olması esastır. Ancak bir takım sebeplerle, bazı sigortaların yapılması zorunluluğu getirilmektedir. Örneğin, Karayolları Trafik Kanunu’nda araç işletenlerin bu Kanun hükümleri gereğince üçüncü şahıslara karşı doğacak sorumluluklarını belirlenen hadde kadar sigorta ettirmek zorunda oldukları öngörülmüştür. Zorunlu sigortanın bir Kanun hükmü ile ihdas edilmesi dışında SK m. 13/1’de Cumhurbaşkanlığı’na (Bakanlar Kurulu) da, kamu yararı açısından gerekli görülmesi halinde zorunlu sigortalar ihdas yetkisi tanınmıştır⁴¹.

Zorunlu sigortanın Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde (Bakanlar Kurulu kararı) öngörülmesi ile ilgili olarak doktrinde muhtelif görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre, zorunlu sigortanın tesisinde hukuken iki esasın göz önünde

³⁸ Sorumluluk sigortası ile can zararı, mal (eşya) zararı, bir can veya mal (eşya) zararından kaynaklanan malvarlığı zararı ve saf malvarlığı zararları yani bir can veya mal (eşya) zararının sonucu olmaksızın meydana gelen malvarlığı kötüleşmeleri sebebiyle oluşabilecek sorumluluk bu sigorta ile temin edilmektedir. ÜNAN, s. 287

³⁹ KENDER, s. 197.

⁴⁰ Yasal düzenleme karşısında, buradaki kanun kavramını sadece teknik anlamdaki kanunları değil, yönetmelik ve Cumhurbaşkanlığı (Bakanlar Kurulu) kararlarını da kapsayacak şekilde geniş ifade etmek gerekmektedir.

⁴¹ Bakanlar Kurulu, kanunların kendisine verdiği görevleri kararname ile yerine getirmektedir. Eskiden iki çeşit kararname vardır. Bunların birinci çeşidine “müşterek kararname veya üçlü kararname” Ortak (müşterek) kararname veya üçlü kararnameler, ilgili bakanın, Başbakanın ve Cumhurbaşkanının imzalarının bulunduğu kararnamelerdir. **Kemal Gözler**, *Türk Anayasa Hukuku*, Bursa 2000, s. 559 vd. Anayasa Mahkemesi, 23-25 Ekim 1969 T. ve K. 1969/57 Sayılı Kararına göre: “Bakanlar Kurulu kararnamesi, Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılır, yani Başbakan ve bütün bakanların imzasını taşır. Bakanlar Kurulu kolektif bir karar organıdır. Bakanlar Kurulu’nu oluşturan Başbakan ve bakanlar arasında dayanışma ve kolektif sorumluluk esası vardır. Bu nedenle, Bakanlar Kurulu kararnameleri, bir kolektif işlem olarak, Başbakan ve istisnasız bütün bakanlar tarafından imzalanmalıdır. Bakanlar Kurulu kararnameleri oy birliğiyle alınır. Bakanlar Kurulu kararnamesini beğenmeyen ve imzalamak istemeyen bakanın istifa etmesi gerekir. İstifa etmemekte direnen bakan Başbakan tarafından görevinden alınabilir. Bakanlar Kurulu kararnamelerinin tekemmül etmesi için Cumhurbaşkanı tarafından da imzalanması gerekir. Keza, adı “kararname” veya “karar” olsun, tüm Bakanlar Kurulu işlemlerinin tekemmül etmesi için, yukarıda gördüğümüz gibi, Cumhurbaşkanı tarafından imzalanmaları gerekir. Bakanlar Kurulu düzenlemeyi bir yönetmelik çıkararak da yapabilecektir. Anayasa Mahkemesi Kararlar Dergisi (AMKD), S. 8, C. 1, s. 40.

bulundurulması gerekmektedir. Bunlardan birincisi, bunun bir kanun hükmü ile yapılmasıdır (sözleşme yapma mecburiyeti), ikincisi de, belirli bir sorumluluğun (kanun hükmü ile düzenlenmiş) sigortasının mecburi hale getirilmesidir⁴².

Diğer bir görüşe göre Sigortacılık Kanunu'nun Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (Bakanlar Kurulu) ile sigorta zorunluluğu getirme yetkisinin verilmesi, usulsüz yetki devri söz konusu olduğundan Anayasa'ya (AY) aykırıdır. Sınırlama ancak kanun ile mümkündür⁴³.

Ekonomik ve sosyal gereklilik bulunması, zarar görenlerin korunması gerekliliği gibi sebeplerle olsa bile, sigorta sözleşmesi akdedilmesinin zorunlu kılınması, çalışma ve sözleşme hürriyetini düzenleyen AY'nin 48 inci maddede düzenlenen özgürlüğünün sınırlandırılmasıdır. Anayasa'nın 13. maddesi uyarınca temel hak ve hürriyetler, özlerine dokunulmaksızın yalnızca Anayasanın ilgili maddelerinde belirtilen sebeplere bağlı olarak ve ancak kanunla sınırlanabilir. Bu sınırlamalar, Anayasanın sözüne ve ruhuna, demokratik toplum düzeninin ve lâik Cumhuriyetin gereklerine ve ölçülülük ilkesine aykırı olamaz. Anayasanın kanunla düzenlenmesini emrettiği konularda idareye kanunla dahi olsa genel ve sınırları belirsiz düzenleme yetkisi verilemez; verilmesi, Anayasa'nın 7. maddesinde yasama yetkisi Türk Milleti adına Türkiye Büyük Millet Meclisinindir. Bu yetki devredilemez denildiğinden bu hükme aykırı olarak TBMM'ye ait yasama yetkisinin idareye devri niteliğindedir.

Ancak hangi gerekçe ileri sürülmüş olursa olsun, doktrindeki bu görüşlerin birleştiği husus, zorunlu sigortanın müstakil bir kanun ya da ilgili bir kanun hükmü ile getirilmesi gerektiğidir. Nitekim bir başka açıdan bakıldığında, Anayasamızın 73/3 hükmüne göre, "*Vergi, resim, harç ve benzeri malî yükümlülükler kanunla konulur, değiştirilir veya kaldırılır*". AY'nin bu maddesinde sayılan mali yükümlülüklerden biri olmamakla birlikte, sigorta yaptırma zorunluluğu ile de kişilere mali bir külfet, bir yük getirilmektedir. Bu yönüyle de zorunlu sigortanın Cumhurbaşkanlığı'nca kararlaştırılacak olması Anayasa'ya aykırıdır. Cumhurbaşkanlığı'na (Bakanlar Kurulu) verilen bu yetkinin bir kanun hükmüne dayanması da hukuki durumu değiştirmez. Ancak, AY mahkemesi tarafından iptal edilmediği sürece, mevcut yasal hükümlere uygun olarak Cumhurbaşkanlığı'nca yapılan düzenlemeler ve ihdas edilen zorunlu sigortalar dayanağını geçerli bir kanundan aldığı için iptal edinceye kadar hukuken geçerlidir.

Uygulamada, yönetmeliklerle de sigorta yaptırma zorunluluğu öngörülebilmektedir. Nitekim "Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği" m. 13/1 gereğince brokerler, sigorta ettirenlere verecekleri zararlar için sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlüdürler. Yürütülen tehlikeli bir faaliyetten zarar görme olasılığı bulunan üçüncü kişileri korumak amacıyla sigorta yaptırma

⁴² KENDER, s. 197.

⁴³ ÜNAN, s. 409.

zorunluluğunun yönetmelikte öngörülmesi hukuki açıdan mümkün ve geçerli bulunmamaktadır. Zira zorunlu sigortanın kanunun ile düzenlenmesi gerekmektedir. Yönetmelikle getirilen sigorta zorunluluğu, ilgili yönetim biriminin bir izni vermek gibi bir işlemi yapmak için aradığı bir koşul niteliğinde olsa bile, durum değişmez. Mesela bir teşvik elde etme koşulu olarak yaptırılması talep edilen sorumluluk sigortası, zorunlu sigorta olarak nitelenmeyecektir.⁴⁴ Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (Bakanlar Kurulu kararı) ile konulan zorunlu sigortalara benzer şekilde usulünce yürürlüğe konulan bir yönetmelikle getirilen zorunlu sigortalar da iptal olunmadıkları sürece hukuken geçerlidir.

Yine, sözleşmeler ile de sigorta yaptırma zorunluluğu getirilebilmektedir. Özellikle kamu kurumlarının açtığı ihalelerde, ihaleyi kazanacak kişinin sorumluluk sigortası yaptırması ihalenin bir koşulu olarak yer alabilmektedir. İki özel hukuk kişisi arasındaki sözleşmede (mesela, inşaat sözleşmesi, hizmet sözleşmesi) bile sorumluluk sigortası yaptırma borcunun öngörülmesine engel yoktur. İhale şartı veya sözleşmenin öngördüğü sigorta zorunluluğu kural olarak hukuken geçerlidir. Bir sorumluluk sigortası yaptırma borcunun sözleşme ile üstlenilmesine hukuken engel yoktur. Ancak bu gibi sigorta yaptırma yükümlülüğü uyarınca kurulan sorumluluk sigortası sözleşmelerinin TTK 1483 anlamında zorunlu sorumluluk sigortası sayılması mümkün değildir.

Bir diğer uygulama meslek örgütleri ile ilgilidir. Bu gibi kuruluşlar da zorunlu sigorta öngörmektedir. Halbuki bu hususta bir yasal zorunluluk veya Cumhurbaşkanlığı kararı olmadıkça TTK 1483 anlamında bir zorunlu sigorta değildir. Hatta mahkeme kararlarıyla dahi sigorta zorunluluğu getirilemez.

TİO'nun organize ettiği taşımacılık hizmetlerinde, gönderen ve alıcı, sigorta zorunluluğu kendisinde olan teslim şekilleri çerçevesinde taşıttığı yüke ilişkin sigorta yaptırmakla yükümlüdür. Sigorta zorunluluğu olmayan teslim şekilleri için tüm risk ve sigorta yaptırma sorumluluğu gönderen ve alıcıya aittir. TİO, organize ve taahhüt ettiği taşımadan doğan sorumluluklar için “taşıyıcı sorumluluk sigortası” yaptırmak zorundadır (TİOYön m. 19). Dolayısıyla TİOYön 19 uncu madde ile zorunlu sorumluluk sigortası öngörülmüş olsa da her ne nam altında olursa olsun yönetmelik hükmü ile sigorta ihdas edilmesi yukarıda açıklanan nedenlerle hukuka aykırıdır.

c) Zorunlu Sigorta Primi

Sigortacı “... bir prim karşılığında ...” sigorta himayesi sağlama borcunu üstlenir. Bütün sigorta sözleşmelerinde prim, sigortacının sigorta himayesi sağlama ediminin karşılığıdır. Sigorta primi yerine sigorta ücreti terimi de kullanılmaktadır. Prim miktarı, Türk Lirası olarak ya da yabancı bir para cinsi ile tespit edilebilir. Sigorta bedelinin yabancı para üzerinden belirlendiği hâllerde, prim miktarı da bu para üzerinden belirlenmektedir.

⁴⁴ ÜNAN, s. 407.

Prim miktarı sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak belirlenir. Safi prim ve buna eklenen aracı komisyonu, vergiler, personel gideri, poliçe basım ücreti gibi çeşitli giderlerden oluşur. Safi primin belirlenmesinde, sigortacı tarafından üstlenilen rizikonun gerçekleşme ihtimâli, sigorta bedeli, teminat süresi ve sigortacının zarar sorumlusu üçüncü şahıslara rücu imkânı dikkate alınır. Sigortacılık Kanunu m. 12 hükmüne göre sigorta tarifeleri, sigorta şirketleri tarafından serbestçe belirlenir. Ancak tarifenin, sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak belirleneceği öngörülmüştür. Zorunlu sigortaların teminat tutarları ile tarife ve talimatları Kurum (Bakan) tarafından tespit edilip Resmi Gazete’de yayımlanır.

III. CMR SÖZLEŞMESİ’NİN KAPSAMI VE GENEL ŞARTLAR

1- Genel Olarak

TİO’lerin yaptırmak zorunda oldukları sigorta sözleşmesi, malların veya mal yüklü aracın tamamının kanıtlanmış hırsızlığı sonucu meydana gelen hasarları, Termoregülasyon cihazının arızalanması sonucu meydana gelen hasarları, sigortalı tarafından araca eşya yüklenmesi ve / veya araçtan eşya indirilmesinde meydana gelen hasarlar, Nakliye için teslim alınan malların geç tesliminden kaynaklanan zararları ve hasarlı malların imha maliyetlerini kapsamalıdır.

Uluslararası sevk mektubu kapsamındaki taşımayla ilgili olarak, sigortacının herhangi bir olay için sorumluluğu, CMR Sözleşmesinin 23/3 üncü paragraf ve 25 inci maddesi ile sigorta poliçesinde belirtilen miktar ile sınırlıdır. Bu hüküm ve koşullara göre sigorta aşağıdakiler için yükümlülüğü kapsamaz: İmzalanmış bir taşıma sözleşmesi olmadan yapılan taşımayı, kendi amaçları için yapılan taşımayı, ücretsiz taşımayı (navlun dahil değildir), posta paketlerinin taşınması, değerli gönderileri (bozuk para, kağıt para, kıymetli kağıtlar ve belgeler) ve sanat eserlerini (resimler, heykeller ve diğerleri)⁴⁵.

2- Kapsamı

CMR sigortası ile TİO’nun sorumluluğu sigortalanmaktadır. TİO, faaliyetlerinin, ilgili kanunlara, kararnamelere, yönetmeliklere ve diğer mevzuata, Türkiye’nin taraf olduğu anlaşma ve sözleşmelere uygun olarak yürütülmesinden sorumludur. TİO’lar, yükü teslim aldıkları andan teslim edinceye kadar, yükün tamamen veya kısmen kaybindan, zayiinden, hasara uğramasından, çalınmasından, güvenliğini sağlamaktan, teslim alınan şeklini muhafaza etmekten, korunması ve taşınmasından sorumludurlar. Bu nedenlerle üçüncü kişilerin uğradıkları zararlar CMR sigortası güvencesi altındadır.

TİO’lar, müşterilerinin talimatları, beyanları ve bildirilen teslim şekilleri doğrultusunda yükün taşınmasını organize etmek, gümrük mevzuatında aranan şartların yerine getirilerek gümrük ve transit işlemleriyle ilgili gerekli beyanları

⁴⁵ Transportation insurance, <https://www.dunav.com/en/portfolio/carriage-of-goods-by-road/>, Erişim tarihi: 18.11.2020.

KARA/ Taşıma İşleri Organizatörü'nün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi

müşterilerinden almak ve müşterilerine vermek ile sorumludur. TİO'lar faaliyetleri ile ilgili bilgileri içeren raporlarını Bakanlığa göndermekle yükümlüdür.

TİO'lar, taraflar arasında mutabık kalınan haller dışında, taşıma sözleşmesinde yer almayan hizmetler için ücret talep edemezler. TİO'lar, müşterilerine verdiği hizmetleri ulusal ve uluslararası mevzuatta belirtilen süreler içerisinde ve azami özeni göstererek yerine getirmekle yükümlüdür.

TİO'lar, tüzel kişiliklerinin son bulması veya herhangi bir sebeple faaliyetlerini sonlandırmaları halinde, bu hallerin gerçekleştiği tarihten itibaren 30 (otuz) gün içinde Bakanlığa yazılı bilgi vermek ve yetki belgelerinin asıllarını iade etmekle yükümlüdür.

TİO'lar, tehlikeli madde taşımacılığıyla ilgili hizmet sunanların ilgili ulusal mevzuat uyarınca Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesine (TMFB) sahip olduğunu ve Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı (TMGD) bulundurduğunu kontrol etmekle yükümlüdür. Bu şartları yerine getirmeyen hizmet sağlayıcılarla sözleşme akdedilemez.

Yetki belgesi sahibi tüzel kişiler; halka açık sermaye şirketlerinde hamiline yazılı hisse devirleri hariç, unvan, adres, vergi numarası, ortaklık, hisse devri, sermaye miktarı, yönetici değişikliklerini, değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren 15 gün içinde Bakanlığa bildirmekle yükümlüdür⁴⁶.

⁴⁶ Y. 11. HD, T. 13.12.2016, E. 2016/1928 ve K. 2016/9544 sayılı kararı: 1-) Dava, CMR sigorta poliçesine dayalı tazminat istemine dair olup, yukarıda özetlendiği şekilde davanın reddine karar verilmiştir. Sigorta sözleşmelerinden doğan davaların hangi sürede zamanaşımına uğrayacağı, 6762 Sayılı TTK'nın sigorta genel hükümlere dair 1268 maddesinde "Sebepsiz yere ödenmiş bulunan primin veya sigorta bedelinin geri alınması alacakları dahil sigorta mukavelesinden doğan bütün mutalebeler, iki yılda müruz zamana uğrar" ve 6102 Sayılı TTK'nın sigorta genel hükümlerine dair 1420 maddesinde "(1) Sigorta sözleşmesinden doğan bütün istemler, alacağın muaccel olduğu tarihten başlayarak iki yıl ve 1482. madde hükmü saklı kalmak üzere, sigorta tazminatına ve sigorta bedeline dair istemler her halde rizikonun gerçekleştiği tarihten itibaren altı yıl geçmekle zamanaşımına uğrar. (2) Diğer kanunlardaki hükümler saklıdır" şeklinde düzenlenmiştir. Bununla birlikte sadece sorumluluk sigortaları yönünden, 6762 Sayılı TTK'dan farklı olarak, zamanaşımı süresi 6102 Sayılı TTK'nın 1482. maddesi uyarınca "Sigortacıya yöneltilecek tazminat istemleri, sigorta konusu olaydan itibaren 10 yılda zamanaşımına uğrar" şeklindeki düzenlemeyle 10 yıl olarak belirlenmiştir. Sigorta uyuşmazlıklarında zamanaşımı süresinin başlaması ve sigortacının temerrüdü için sigortalının ihbar yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekir. Zira 6762 Sayılı TTK'nın 1299. maddesinde yer alan "Sigorta bedelini ödeme borcu, karada ve iç sularda taşıma rizikolarına ait sigortalar dahil, bütün mal sigortalarında, rizikonun gerçekleştiğini sigortacıya ihbar borcununun 1292. madde hükmüne doğduğu tarihten muaccel olur" şeklindeki düzenlemeden de anlaşılacağı üzere, riziko tazminatının muaccel olabilmesi için sigortacının TTK'nın 1292. maddesindeki düzenlemeye uygun olarak riziko konusu olaydan haberdar edilmesi gerekir. 6762 Sayılı TTK'nın 1292/1. maddesi uyarınca "Sigorta ettiren kimse sigortanın taalluk ettiği rizikonun gerçekleştiğini haber aldığı tarihten itibaren beş gün içinde sigortacıya haber vermeye mecburdur. Bu müddet, üçüncü şahsın sigortalıya karşı dava açması halinde sigortacının müdafaasına yardım etmeye mecbur tutan mesuliyet sigortalılarında sigortalının tebligat üzerine davayı öğrendiği, sigortalının üçüncü kişiye vereceği tazminatın sigortacı tarafından ödenmesine ait mesuliyet sigortalılarında ise

3- Genel Şartlar

Sigorta poliçesine ekli ve her sigorta dalı için ayrı ayrı, önceden hazırlanmış sözleşme şartlarıdır. Bir sigorta dalında yapılan bütün sigorta sözleşmelerinde yer alır. Bunlar (enstitü yük ve tekne kizları gibi) aynı türde birden fazla sözleşmenin akdinde kullanılmak üzere önceden hazırlanmış şartlar da olabilir. Genel şartlar Sigortacılık Ve Özel Emeklilik Düzenleme Ve Denetleme Kurumunun onayına tabidir⁴⁷.

hakkındaki mahkeme kararının kesinleştiğini sigortalının öğrendiği veya dava olmaksızın yahut dava neticesi beklenmeksizin üçüncü şahsa sigortalının para ödemiş olması halinde parayı ödemiş olduğu tarihten başlar". 6103 Sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun'un "Zamanaşımı süreleri ve hak düşürücü süreler" başlıklı 6. maddesinde de "Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesinden önce işlemeye başlamış bulunan zamanaşımı süreleri ile hak düşürücü süreler eski hukuka tâbidir. Zamanaşımı ile hak düşürücü süreler dair diğer hususlar, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren Türk Ticaret Kanununa tâbidir." yasal düzenlemesi bulunmaktadır. Bu durum karşısında, sigorta poliçesine dayalı olarak açılan işbu davada zamanaşımı süresinin başlangıcı, davacı taşıyıcı aleyhine ... 2. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2007/517 E. sayılı dosyasında görülen davada verilen 2011/614 K. sayılı kararın davacı tarafından temyizi üzerine Dairemizin 22.11.2013 tarih, 2012/4853 E-2013/21212 K. sayılı ilamı ile onanmasına karar verilmiş olmakla, işbu kararın kesinleşme tarihi nazara alındığında, somut uyuşmazlığa zamanaşımı yönünden 6103 Sayılı Kanun'un 6. maddesi uyarınca 6102 Sayılı TTK hükümlerinin uygulanması gerekmektedir. Somut olayda, sorumluluk sigortaları için zamanaşımı süresi 6102 Sayılı TTK'nın 1482. maddesi uyarınca 10 yıl olarak belirlenmiş olup, dava tarihi itibarıyla bu süre dolmadığından zamanaşımı süresi gerçekleşmediği halde, mahkemece benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda somut uyuşmazlıkta uygulama yeri bulunmayan CMR hükümleri ile CMR sigortası genel şartlarının 8. maddesi uyarınca zamanaşımı süresinin dolduğundan bahisle red kararı verilmesi doğru değildir. Ayrıca, biran için davacı sigortalının yasal ihbar süresini kaçırması olsa bile, işin esası yönünden olaya uygulanacak olan 6762 Sayılı TTK'nın 1292/3 maddesinde yer alan "Sigorta ettiren kimse kasten yukarıki fıkralar gereğince ihbarda bulunmamış ise sigorta haklarını zayı eder. Sigorta ettiren kimsenin kusuru halinde, kusurun ağırlığına göre sigortacının ödemekle mükellef olduğu bedel indirilebilir" hükmü uyarınca, davanın sırf ihbar süresinin kaçırılması olduğu gerekçesiyle reddi doğru olmayıp, kusur durumuna göre ödenecek riziko tazminatından indirim yapılması gerekip gerekmediği hususu değerlendirilmelidir. Aynı husus 6102 Sayılı TTK'nın 1445/5 ve 1446.maddelerinde de benzer şekilde düzenlenmiştir. Somut olayda da, TTK 1292/1 maddesi uyarınca sigortalı davacının hakkındaki mahkeme ilamının kesinleştiği tarihten itibaren beş gün içinde ihbarda bulunma mecburiyeti olmasına rağmen, henüz karar kesinleşmeden önce, 04.12.2012 tarihinde davalıya noter kanalıyla ihtarda bulunulduğu ve yasal süre içerisinde dava açıldığı halde, mahkemece anılan gerekçeyle davanın zamanaşımı sebebiyle reddine karar verilmesi doğru olmamıştır. 2-) Öte yandan mahkemece, davanın hem zamanaşımı, hem de poliçe genel şartlarının 4. maddesi uyarınca üzerine davacının düşen yükümlülüğü yerine getirmediği gerekçesiyle de esastan reddine karar verilmiş ise de, zamanaşımı yönünden davanın reddine karar verilmesi halinde işin esasına girilmemesi gerekirken davanın esası yönünden de ret kararı verilmesi doğru olmamış ve bu husus mahkeme kararlarının açık, şüphe ve tereddüt uyandırmaması gerektiğine dair HMK'nın 297/2.maddesine açık aykırılık teşkil etmekle kararın bu sebeple de bozulmasını gerektirmiştir. Yukarıda (1) ve (2) no'lu bentlerde açıklanan nedenle, davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle kararın davacı yararına BOZULMASINA, oyçokluğuyla karar verildi. www.kazanci.com, Erişim tarihi: 20.12.2020.

⁴⁷ SK'na göre genel şartlar Hazine Ve Maliye Bakanlığı (müsteşarlık) onayına tabidir. Ancak Sigortacılık Ve Özel Emeklilik Düzenleme Ve Denetleme Kurumunun Teşkilat Ve Görevleri Hakkında 47 nolu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 19. Bakanlığa (Müsteşarlığa) yapılan atıflar

Genel şartlar onaylandıktan sonra Resmi Gazete'de yayımlanırlar. **Örneğin;** mal sigortaları, can sigortaları, tarım sigortaları, sorumluluk sigortaları, kredi sigortaları genel şartları gibi. Sigorta sözleşmesi hükümlerinin genel şartlara aykırı olmaması gerekir. Taşıyıcı sorumluluk sigortası genel şartları henüz düzenlenmemiştir Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları⁴⁸. Bu nedenle sigorta şirketleri sigorta ettiren/sigortalı ile anlaşarak bu sözleşmenin kapsamını belirleyebilir⁴⁹.

Buna göre 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 konusudur⁵⁰.

Yetki belgesi sahibi tüzel kişiler; temsil ve/veya ilzama yetkili şahıslara ilişkin değişiklikleri, değişikliğin meydana geldiği tarihte Bakanlığa bildirmekle yükümlüdürler. Aksi halde, değişiklik bildirilinceye kadar, değişiklik öncesi Bakanlığa bildirilmiş temsil ve/veya ilzama yetkili şahısların taleplerine göre iş ve işlemler gerçekleştirilir.

TİOYön ile TİO'nun zorunlu olarak "taşıyıcı sorumluluk sigortası" yaptırması öngörülmüş ise de bunun "Karayolu Taşıma Kanunu"na istinaden düzenlenen "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile aynı sigorta olup olmadığı belirsizdir. Birincisi taşıma işleri organizatörlüğü esas olarak bir taşıma faaliyeti değil, taşımaya aracılık faaliyetidir. İkinci olarak sigorta genel şartları A. 2 ve A.6 maddelerinde uluslararası taşımadan bahsedilmiş olsa bile TİO'un CMR Sözleşmesi kapsamındaki sorumluluğunu karşılayan bir sigorta değildir.

4- Uygulamada Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası

Uygulamada sigorta şirketleri taşıyıcı sorumluluk sigortası adı altında çok farklı poliçe teklifleri sunmaktadırlar. Yurtiçi taşımalarda; Groupama Sigorta, "TMM Sigortası"⁵¹, Sompo Sigorta, "Yurtiçi Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası"⁵², Ray

"Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumuna (Kuruma)" yapılmış sayıldığından bu ifadeyi Kurum olarak anlamak gerekir.

⁴⁸ 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununa istinaden 19.01.2004 tarihinde hazırlanan "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" hükümleri "taşıyıcı sorumluluk sigortası"nın bazı hükümlerini karşılarsa da TİO, CMR sigorta sözleşmesi ile aynı değildir. <https://www.tsb.org.tr/zorunlu-karayolu-tasimacilik-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=529>, Erişim tarihi: 01.01.2021.

⁴⁹ Taraflarca hazırlanan CMR sigortasının kapsamına örnek https://www.lutz.com.tr/Content/Lutz-html/pdf/CMR-Genel-Sartlar-TR_01.01.2012.pdf, Erişim tarihi: 01.01.2021.

⁵⁰ ÇİFTÇİ, s. 1.

⁵¹ https://www.groupama.com.tr/Sites/1/upload/files/tmm_bilgilendirme-58.pdf, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁵² <https://www.somposigorta.com.tr/yurtici-tasivici-sorumluluk-sigortasi>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

Sigorta, “Yurt İçi Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası”⁵³ Ziraat Sigorta, “Yurtiçi Taşıyıcı Mali Sorumluluk Sigortası”⁵⁴ Allianz Sigorta, “nakliyat sigorta”⁵⁵, EUROKO Sigorta, “Nakliyat komisyoncusu sorumluluk sigortası (FFL)” ve “Yurt içi emtia taşımacılığı sorumluluk sigortası (TML)”⁵⁶, Oyak Grup Sigorta, “Yurt İçi Taşıyıcı Sorumluluk Sigortası”⁵⁷ ve Generali Sigorta, “Yurtiçi Taşıyıcı Mali Mesuliyet (Sorumluluk) Sigortası”⁵⁸ adı altında sigorta sağlamaktadır. Genellikle ya mal sigortaları arasında sayılan, “Emtea Nakliyat Sigortası”⁵⁹ ya da “Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası”⁶⁰ isimli sigortalar yapılmaktadır.

Yurtdışı taşımalarda ise; Groupama Sigorta, “CMR Sigortası”⁶¹, Anadolu Sigorta, “CMR Uluslararası Nakliyeciler Sorumluluk Sigortası”⁶², Oyak Grup Sigorta, “CMR Sigortası” ve EGESER Sigorta, “CMR Sigortası”⁶³ adı altında sigorta yapmaktadır.

Görüldüğü üzere sigortacılar arasında bile standart bir uygulama yoktur. Kaldı ki, TİO’luk hizmeti için taşıyıcı ile aynı sigorta teminatı verilmektedir. Halbuki taşıyıcı (taşıyan) faaliyeti ile taşımaya aracılık TİO’luk (taşıma işleri komisyonculuğu) faaliyeti hukuki sonuçları itibariyle birbirinden farklı hizmetlerdir. Zorunlu Sorumluluk sigortalar da buna uygun olmalıdır.

SONUÇ

TİO CMR sigortası, TİO’nun faaliyetleri nedeniyle üçüncü kişilerin zarara uğraması nedeniyle bunlara karşı doğan sorumluluğunu güvence altına almaktadır. Sigorta yaptırılması isteğe bağlı değil, zorunludur. Genel olarak zorunlu sigortaların kanun hükmü ile getirilmesi gerekirken, TİOYön ile düzenleme yapılmış olması hukuk hiyerarşisine aykırıdır.

TİO aracılık yaptığı taşımaları yurtiçi ve yurtdışında gerçekleştirir. Yurtdışına yapılan taşımalarda ise şartları var ise TTK ve ilgili milli mevzuat hükümleri

⁵³ <https://www.raysigorta.com.tr/product/detail/11470/yurtici-tasiyici-sorumluluk>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁵⁴ <https://www.ziraatbank.com.tr/tr/kurumsal/sigorta-emeklilik/sorumluluk-sigortalari/yurt-ici-tasiyici-mali-sorumluluk-sigortasi>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁵⁵ https://www.allianz.com.tr/tr_TR/urunler/diger-urunler/diger/nakliyat-sigortasi.html#tabpar_6313_0Tab, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁵⁶ <https://www.eurekosigorta.com.tr/kurumsal-urunlerimiz/detay/nakliyat-sigortalari/shipment>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁵⁷ <https://www.oyakgrupsigorta.com/nakliyat-sigortalari>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁵⁸ <https://www.generali.com.tr/kurumsal/nakliyat-sigortalari>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁵⁹ <https://www.tsb.org.tr/emtea-nakliyat-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=481>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁶⁰ <https://www.tsb.org.tr/zorunlu-karayolu-tasimacilik-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=529>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁶¹ https://www.groupama.com.tr/Sites/1/upload/files/cmr_bilgilendirme-60.pdf, Erişim tarihi: 02.01.2021

⁶² https://www.anadolusigorta.com.tr/i/content/43_1_NK912.pdf, Erişim tarihi: 02.01.2021.

⁶³ <http://www.egesersigorta.com.tr/cmr-sigortasi/>, Erişim tarihi: 02.01.2021.

KARA/ Taşıma İşleri Organizatörü'nün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi

değil, CMR Sözleşmesi hükümleri uygulama alanı bulur. CMR Sözleşmesi emredici hükümlerle taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemiştir. Taşıyıcı bu sorumluluğunu yerine getirmek üzere CMR sigortası olarak bilinen sigortayı yaptırmaktadır.

Bu sigorta türü sözleşmede düzenlenmemiştir. Ama ülkemizde de çok sayıda sigorta şirketi farklı adlarla da olsa CMR Sözleşmesine dair sigorta güvencesini vermektedir. Bu kadar yaygın olmasına rağmen CMR sigorta genel şartları halen yayınlanmamıştır.

Taşıma İşleri Organizatörünün yurtdışı taşımalara aracılık ettiği sözleşmeler de dahi Karayolu Taşıma Kanunu'na istinaden hazırlanan taşıyıcı sorumluluk sigortasının zorunlu sigorta kabul edilmesi yerinde olmamıştır. Mutlaka ulusal ve uluslararası eşya taşımacılığının ayrılması ve CMR sigorta sözleşmesinin yapılması gerekmektedir.

EK BEYAN

Araştırma ve Yayın Etiği İlkelerine Uygun Hareket Edildiğine Dair Metin

Makalenin tüm süreçlerinde İMHFD araştırma ve yayın etiği ilkelerine uygun olarak hareket edilmiştir.

Çıkar Çatışması Bildirimi

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

AKDENİZ, Umut, “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği Hakkında Bir Değerlendirme”, **TFM**, Y. 2019, C. 5, S. 2, s. 143-156.

AYHAN, Rıza/ÇAĞLAR, Hayrettin/ÖZDAMAR, Mehmet, **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, 3. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2020.

Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi İstanbul Sanayi Odası, **Dış Ticarete Ödeme Ve Teslim Şekilleri**, 1. B., Umur Basım Sanayi Ve Tic. A.Ş., İstanbul, 2015.

BUGDEN, Paul M., **Freight Forwarding And Goods In Transit**, 1st Ed., Sweet & Maxwell, London, 1999.

CLARKE, Malcolm A., **International Carriage of Goods By Road: CMR**, 3rd Ed., Sweet&Maxwell, London, 1997.

ÇEKER, Mustafa, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku**, 21. B., Karahan Kitabevi, Adana 2020.

ÇİFTÇİ, Tuğba, **CMR Sigortasında Himaye**, Yayınlanmamış YL Tezi, Ankara Üniversitesi, Erzurum 2009.

KAHYA, Mehmet, “Taşıyıcının Malî Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları”, **Reasürör**, S. 39, s. 21-24, http://www.millire.com/dergi/SAYI_39.pdf, Erişim tarihi: 03.01.2021.

KARA, Hacı, “Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder”, **Legal Hukuk Dergisi**, Y. 2006, C. 4, S. 37, s. 67-89.

KARAN, Hakan, “Taşımacının Sorumluluğunun Hukukî Mahiyeti”, **Yıldırım ULER'E Armağan**, Yakın Doğu Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Lefkoşa 2014, s. 349-365, <https://neu.edu.tr/wp-content/uploads/2015/11/yildirim-ulere-armagan.pdf>, Erişim tarihi: 03.01.2021.

KARASU, Rauf, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Özel Sayı, Y. 2015, C. 2, s. 683-706.

KARGI, Ayşegül Gizem, **CMR Sigortası**, Yayınlanmamış YL Tezi, Çankaya Üniversitesi, Ankara 2011.

KAYIHAN, Şaban/GÜNERGÖK, Özcan, **Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri**, 5. B., Umuttepe Yayınları, İstanbul 2020.

KENDER, Reyagan, **Türkiye Hususi Sigorta Hukuku**, 16. B., Onikielvha Yayınevi, İstanbul 2017.

KULA DEĞİRMENCİ, Nil, “Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu”, **Batider**, Y. 2019, C. 35, S. 1, s. 17-65.

RAMBERG, Jan, **ICC Guide to Incoters 2010**, ICC Services Publication, Paris, 2011.

ÖZDAMAR, Mehmet/DOĞAN, Burak, **Sigorta Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara 2020.

ÜNAN, Samim, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi, 6. Kitap, Sigorta Hukuku**, C. II, 1. B., Onikilevha Yayınevi, İstanbul, 2016.

<https://www.dunav.com/en/portfolio/carriage-of-goods-by-road/>, Erişim tarihi: 18.11.2020.

<http://fiata.com/>, Erişim tarihi: 29.12.2020.

www.kazanci.com, Erişim tarihi: 20.12.2020.

https://www.lutz.com.tr/Content/Lutz-html/pdf/CMR-Genel-Sartlar-TR_01.01.2012.pdf, Erişim tarihi: 01.01.2021.

<https://www.tsb.org.tr/zorunlu-karayolu-tasimacilik-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=529>, Erişim tarihi: 01.01.2021.

KARA/ Taşıma İşleri Organizatörü'nün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi