



**T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ**

**DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
WORKING PAPER SERIES**

Tartışma Metinleri

WPS NO/ 75 / 2017-02

**ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI SÖZLEŞMESİNİN
ZORUNLU UNSURLARI VE YARGITAY KARARLARINA YANSIMALARI**

Mustafa Afşin DEMİR*

* mustafafsindemir@hotmail.com İstanbul Ticaret Üniversitesi, Uluslararası Ticaret Hukuku ve Avrupa Birliği tezli yüksek lisans programı öğrencisi

Özet

Dünyamız giderek küreselleşiyor. Geçmişten beri süregelen karayolu taşımacılığı, küreselleşmenin de etkisi ile beklenmedik bir şekilde büyümüştür. Bu konuda bir düzenlemeye ihtiyaç duyulması bu antlaşmanın doğumuna sebep olmuştur. Bunun sonucunda CMR Konvansiyonu düzenlenmiştir. Bu makalede CMR'nin uygulanabilmesi için taraflar arasında akdedilen sözleşmelerde hangi şartların bulunması gerektiği, bunların ne anlama geldiği, varsa istisnai durumları, hangi durumlarda yerel hükümlere gidileceği, bu durumların Yargıtay kararlarına ne şekilde yansdığı üzerinde bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: (Karayolu, Eşya Taşımacılığı, CMR, Sözleşme)

Abstract

Our world is gradually globalizing. From the past, ongoing carriage by road developed unexpectedly under the effect of globalization. Being in need of a legal regulation about this issue resulted in this convention to originate. Due to the fact that, Convention on the Contract of for the International Carriage of Goods by Road (CMR) had been settled. In this article, it is studied on these, which requirements there must be in the contracts between parties to enforce CMR and what they exactly mean, the exceptional circumstances if there are, in which cases the local rules must be enforced and in what way these cases can be seen in supreme courts' verdicts.

Keywords: (Road, Carriage of Goods, CMR, Contract)

Giriş

Ticari eylemler ve üretim şekilleri özellikle 19. ve 20. yüzyıllardan itibaren devlet sınırlarını aşacak noktaya gelmiştir. Ortaya çıkan bu gelişmelere binaen, taşımacılık faaliyetleri sadece bir ülke sınırları içerisinde değil, birden fazla ülkenin sınırları içerisinde oluşmaya başlamıştır. Milletlerarası taşıma sözleşmeleriyle ilişkili hükümlerin tek tip hükümlere bağlanması ihtiyacının doğması, Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma'nın (CMR) doğuşunu tetiklemiştir.

Çalışmamız beş bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümü olan bu bölümde bu çalışma konusundan kısaca bahsedilmiş, çalışmada kaç bölümün mevcut olduğu ve çalışma bölümlerindeki konular belirtilmiştir.

İlk bölümde, taşımanın konusu olan eşyanın tanımlanmış ve taşımaya konu olan eşyaların istisnaları üzerinde çalışılmış, CMR'nin hangi eşyalar üzerinde uygulama alanı bulabileceği belirtilmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde, karayolu taşıma anlaşmalarının CMR'ye tabi olabilmesi için hangi araçların CMR kapsamı içinde değerlendirildiği üzerinde kısa bir çalışma yapılmıştır.

Üçüncü bölümde, CMR'ye tabi taşımacılığın hangi yol veya yollar kullanılarak gerçekleştirilmesi gerektiği değerlendirilmiştir.

CMR'ye tabi olan sözleşmelerde, eşyanın teslim alındığı yerin konumu ve teslim edilecek yerin konumunun ne şekilde olması gerektiği dördüncü bölümümüzde yer verilmiştir.

Beşinci bölümde, eşya taşıma sözleşmeleri akdedilirken ücret unsurunun varlığı, hangi şekillerde ücret unsurunun kabul gördüğü çalışmamızda yer almıştır.

Çalışmamızın sonucunu ihtiva eden sonuç ve değerlendirme bölümdeyse Yargıtay Hukuk Dairesi tarafından CMR sözleşmesinin zorunlu unsurlarına ilişkin kararlardan faydalanmak suretiyle konu izah edilmeye çalışılmıştır.

1. Taşımanın Konusu Eşya Olmalı

CMR sözleşmesinde eşya kavramı tam olarak tanımlanmamış olup CMR m.1/IV'te bazı taşıma çeşitleri kapsam dışında tutulmuş olduğundan, bu durum eşya kavramının daha açık bir şekilde bürünmesine yardımcı olacak niteliktedir. Taşınan eşyanın kesinlikle ticari emtia olma zorunluluğu yoktur. Sözleşmenin Fransızca olan orijinal metninde her ne kadar da ticari eşya manasında olan "marchandises" terimi kullanılmış olsa da, bunun geniş bir şekilde yorumlanmasının gerektiği yoksa CMR m. 1/IV'te kapsamın dışında kaldığı belirtilmiş olan taşımalarda esasen ticari özellik bulunmadığından bunların ayrıca sayılmasının gereksiz ve anlamsız olacağı söylenmektedir.² Bundan dolayı ticari bir değeri olmayan eşyanın taşınması da yine CMR'ye tabidir. Yolcuların yanlarında getirdikleri bagaj adı altındaki kişisel eşyaları³ ise buradaki anlamda eşya teriminin kapsamına girmemektedir. Esas olarak bunların taşınması ayrı olarak bir taşıma sözleşmesine konu da olmaz fakat yolcu taşıma sözleşmesinde bir yan edim olarak yer alırlar.⁴

Taşınmakta olan eşyayı koruma gayesiyle kullanılmış olan maddeler de gene eşya kavramının içerisinde kabul edilir. Dolayısıyla, gönderene ait olan konteyner ve paletler de eşya kavramı içerisinde yer almaktadırlar.⁵ Hatta taşıyıcının ödeyeceği tazminatın miktarının belirlenmesine dair CMR m.23/III'te belirlenmiş olan brüt ağırlığın hesaplanmasında eşya ile beraber paket de hesaba katılır.⁶

CMR eşyanın tanımını yapmamış olmasına rağmen m. 1/IV'te hangi taşımaları sözleşmenin kapsamının dışında tuttuğunu belirtmiştir. Buradan yola çıkarak, milletlerarası post anlaşmaları çerçevesinde gerçekleştirilen taşımalar⁷, cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımaları

² Roland Loewe, **Commentary on the Convention of 19 may 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)**, ETL, 1976, s. 25

³ Usulünce taşıyıcıya teslim edilmediğinde taşıyıcının ziya ve hasardan sorumlu tutulamayacağına dair Yarg. 11.HD, 13.03.2006 tarih, E.2005/2665 K.2006/2549.

⁴ Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, BETA BASIM YAYIM DAĞITIM A.Ş, 1. Bası, 2002, İstanbul, s. 10-11.

⁵ Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR, Third Edition**, Sweet & Maxwell, London, 1997, s. 11. Yazar, Belçika'daki mahkemelerdeki uygulamada konteynerlerin CMR anlamında eşya kavramı içerisinde olmadığına dair kararların mevcut olduğunu belirtmektedir.

⁶ Arslan Kaya, "Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları", Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No. 715**, İstanbul, 1998, s. 318.

⁷ Milletlerarası Posta Sözleşme örnekleri için bkz. Burak Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, İstanbul 2003, s. 24; Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)**, İstanbul, 2006, Vedat, s. 48, dpn. 17; Hüseyin

sözleşmenin uygulama alanının dışarısında tutulmuşlardır.⁸ Bazı yazarlara göre, geniş anlamda eşya, iktisadi bir değeri olan, üzerinde hâkimiyet kurulabilen insan dışındaki her şeydir.⁹ Taşıma hukuku bakımından ise, taşınma imkânı olan maddi varlığa sahip olan her şeydir.¹⁰ TTK m. 762’de kullanılmış olan bir diğer kavram olan yük ise, geniş anlamda taşınacak veya taşınmakta olan veya taşınması tamamlanan eşyayı ifade eder. Dar anlamda ise, taşıma aracına yüklendikten sonra eşyanın aldığı isme denir.¹¹ Ev eşyası taşımalar CMR’nin kapsamında değildir. Bunun nedeni, CMR’nin hazırlandığı zamanlarda bahsi geçen taşımaların özelliğinde dolayı ayrı bir sözleşme ile düzenlenmesi gerektiği düşüncesinin hakim olmasıdır. Fakat bu özellikte bir sözleşmeye dair bir çalışma yoktur.¹² Eşya hukuku açısından ceset, eşya olarak kabul görmez; Fakat ceset, taşıma hukuku açısından taşınacak olan eşya kavramının içerisinde yer almaktadır.¹³

1.1. Milletlerarası Posta Anlaşmaları Çerçevesinde Yapılan Taşımalar

Milletlerarası posta anlaşmaları altında gerçekleştirilen taşımalar CMR’nin uygulama alanı dışarısındadır. Söz konusu alanla ilgili başka bir milletlerarası hükümler olduğu için uygulanması gereken de o hükümlerdir. Bu sebeple, Türkiye Cumhuriyeti bakımından bu çeşit taşımalara uygulanması gereken düzenlemeler olarak Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile Son Protokolü ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği arasındaki sözleşmeleri gösterebiliriz.¹⁴

Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, İstanbul 1987, s. 29, dnp. 81.

⁸ Arkan, “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri-TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, **Batider C. X, S. 2**, 1979, s. 402.

⁹ Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, Saibe Özdemir, Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 6; Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, (CMR Madde 3, 34), Ankara 2004, s. 22, dnp.17.

¹⁰ Sabih Arkan, “Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No. 140**, Ankara, 1987, s. 11-12; Sabih Arkan, **Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 50-51.

¹¹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu..., **a.g.m**, s. 1, dnp. 1.

¹² Arkan, Batider X/2..., **a.g.m**, s. 403; Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, **Ankara**, 1999, s. 34-35.

¹³ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu..., **a.g.m**, s. 11; Ülgen, Hava Taşıma..., **a.g.e**, s. 43; Yeşilova, **a.g.e**, s. 27, dnp. 17. Fakat buna rağmen CMR m. 1, f. 4(b)’de, CMR hükümlerinin cenaze taşımaları için geçerli olmadığı belirtilmiştir. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu..., **a.g.m**, s. 11, dnp. 28.

¹⁴ Aydın, **a.g.e**, s. 11.

1.2. Cenaze Taşımaları

CMR m. 1, f. 1, 4-b bendine göre, bu antlaşma hükümlerinin cenaze taşımalarında geçerli olmayacağı belirtilerek cenaze taşımaları konvansiyon hükümlerinin uygulama alanının dışarısında tutulmuştur. Şüphe yoktur ki cenaze kavramı insan ölüsüne karşılık kullanılmaktadır. Fakat hayvan ölüsüne karşılık oluşturup oluşturmadığı hususunda tartışma vardır. Bahsi geçen maddenin İngilizce orijinal metninde “funeral” kelimesi, cenazeye karşılık olarak kullanılmıştır ve insan ölüsü anlamına gelmektedir. Hayvan ölüsüne karşılık kullanılmış olmasına imkân bulunmamaktadır. Defin için gerçekleştirilen taşımalarda, aynı taşıtta çiçek, çelenk ve tabut gibi veya ölü kimsenin şahsi eşyalarının mevcut olması hâlinde tamamı üzerinde CMR kurallarının geçerliliği söz konusu olmamaktadır. Fakat cenazeden ayrı bir şekilde, yine aynı cenaze töreni için gönderilmiş olan çiçek ve çelenklerin taşınması CMR hükümleri altında gerçekleştirileceği öğretide belirtilmektedir. İnsan cesetleri üzerinde gereken araştırma ve incelemelerin yapılması için tıp fakülteleri gibi yerlere taşınmasında ise, diğer şartlar da oluşursa CMR’nin uygulanması gerekmektedir.¹⁵

1.3. Ev Eşyası Taşımaları

CMR’nin uygulanmayacağı yerlerden diğeri ise ev eşyası taşımalarıdır.¹⁶ Bu taşıma türü de istisnalar arasında yer almıştır. Bunun sebebi, anlaşma hazırlanırken, aslında ev eşyalarının kendilerine münhasır özellikleri sebebiyle sonradan yapılacak ayrı bir sözleşme ile bir düzenlemeye kavuşturulması gerektiği düşüncesidir.¹⁷ Fakat sonraları buna dair bir sözleşme hazırlanmamış olup, bunun yerine sadece genel işlem şartlarını düzenlemekle yetinilmiştir.¹⁸ Buna ek olarak, aslında bu şekilde bir sözleşme hazırlanmasına gerek olmadığı, bu çeşit taşımaların aynı diğer eşyalarda nasıl oluyorsa, daha çok konteyner içerisinde yapıldığından

¹⁵ Ercan Erdem, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara, 2013, s. 121.

¹⁶ Ev eşyası veya büro ve benzeri işyerlerindeki eşyaların taşınmasında CMR hükümlerinin uygulanmayacağına örnek olarak Yargı 11.HD, 03.02.2005 tarih, E.2004/4435 K.2005/648 sayılı karar.

¹⁷ Loewe, **a.g.e.**, s. 36.

¹⁸ Arkan, **Batider X/2...**, **a.g.m.**, s. 403.

CMR’de mevcut olan bu tür bir istisnanın gerekliliği konusunda şüpheler olduğu belirtilmektedir.¹⁹

Fransız hukukunda, ev eşyası taşımalarının alelade taşımadan farklı bir şekilde eşyanın paketlenmesi ve hazırlanması borçlarını da kapsayacak bir taşıma olarak kabul edilir. Bu sebeple, CMR’nin Fransızca metnini de göz önüne aldığımızda, ev eşyası taşınması niteliğinde taşınan eşyalar yerine taşıyıcının eylemine göre davranılması düşüncesi doktrinde yaygındır. Başka bir görüşe göre, taşıyıcının yan yükümlülük ve borçları (eşyanın paketlenmesi, sökülmesi, tekrar monte edilmesi gibi) üstlenmesi bir taşımanın, ev eşyası taşınması özelliği kazanmasına etkisi olmayacaktır.²⁰

Taşınacak olan eşyaların bir bütünün parçaları olarak kullanılıp kullanılmadıkları ve aynı şekilde, kullanılmak üzere başka bir yere naklinin yapılıp yapılmadığı konusu yapılacak olan nitelendirmedeki temel prensiptir. Bu nedenle, eşyaların satıcısından henüz alındıktan sonra ilk defa kullanılmak için bir başka yere nakledilmesi bu kapsamda ev eşyası olarak sayılmaz. Aynı şekilde, eşyaların gönderileceği yere satılmak ya da atılmak amacıyla taşınmış olması da ev eşyası taşınması kapsamında kabul görmez; bundan dolayı, CMR’ye tabi olur. Burada var olan terim “ev eşyası taşımalar” olsa da, benzer olarak, belirtilen temel prensibe uygun şekilde olmak şartıyla büro eşyasının taşınması da aynı istisnanın kapsamındadır. Fakat kütüphane eşyası, tiyatro veya buna benzer gösterilerde kullanılacak olan eşyanın taşınması aynı şekilde kabul görmez.²¹

Önümüze çıkabilecek başka bir problem ise, zaten kullanılmakta oldukları yerden alınıp tekrar bu amaç için başka bir yere nakil olan eşyalarla beraber henüz hiç kullanılmamış olan bazı yeni eşyaların da taşınması durumunun nasıl değerlendirilebileceğidir. Buna karşılık tam tersi bir durumda, yani taşınacak olan kişi, eski eşyalarının çoğunu bırakıp bunun yerine çok sayıda yeni eşyasını götürürse bu durumdaki taşımalar istisna olarak sayılıp sayılmayacağıdır. Fikrimizce, bunun sonucuna ağırlıklı olarak hangi eşyanın olduğu –taşımayı karakterize eden– incelenerek bir değerlendirme yapılabilir. Buna göre, şayet eşyaların çoğunluğu yenilerden oluşuyor ise taşımanın CMR’nin kapsamına giren bir taşıma olduğu, çoğunluğu eski eşyaların teşekkül ediyorsa istisnanın kapsamında olduğu sonucuna varılmalıdır.²²

¹⁹ Rene Rodiere, “The Convention on Road Transport“, *ETL*, Vol. V, No. 5, 1970, s. 622.

²⁰ Aydın, *a.g.e.*, s. 13.

²¹ *a.g.e.*, s. 13-14.

²² *a.g.e.*, s. 14-15.

2. Taşıma CMR’de Belirtilen Araçlarla Yapılmalı

CMR’nin kapsamı bakımından taşımanın bir taşıt kullanılarak gerçekleştirilmesi ve CMR m. 1, f. 2’de, sözleşmenin uygulanması açısından taşıtın motorlu taşıtı, bağlı taşıtı, römork ve yarı römork anlamına geldiği ifade edilmiş ve sayılmış olan taşıtların tanımı için ülkemizde taraf olduğu 19 Eylül 1949 tarihli “Karayolu Trafikine İlişkin Antlaşma”²³’nin (Convention on Road Traffic) 4. maddesine gönderme yapılmıştır²⁴. Bu sözleşmeye göre taşıt kelimesi, motorlu taşıtlar, bağlı taşıtlar²⁵, römorklar ve yarı römorkları ifade etmektedir.²⁶

Motosikletler ile özel otomobiller de “motorlu taşıt” kavramının içerisinde olduklarından dolayı CMR bakımından taşıt sayılmaları doğaldır.²⁷ Konteyner²⁸ ise, bu kriterlere göre bir taşıma aracı değil, eşya olarak nitelendirilir. Traktörler ise, motor gücüne sahip olsalar da, insan ve eşya taşıma şartını yerine getirmediklerinden bu taşıtlarla gerçekleştirilen taşımalar CMR kapsamı içinde değildir.²⁹

3. Taşıma Karayolu Üzerinden Gerçekleştirilmeli

Taşıma anlaşmasının CMR’ye tabi olabilmesi için taşımanın karayolu üzerinden gerçekleştirilmesi şarttır³⁰. Karayolunun tanımı anlaşmada mevcut değildir, fakat karayolundan ne anlaşılması gerektiği bakımından 2918 Karayolları Trafik Kanunu³¹,’nun

²³ 19 Eylül 1949 tarihli Sözleşme metni için bkz. RG T: 11 Mayıs 1955, Sayı: 9003.

²⁴ 8 Kasım 1968 tarihinde Karayolu Trafikine İlişkin Antlaşma’nın yerine yeni başka bir antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşmayla CMR’de taşıt kavramına dâhil sayılan araçlar, tekrardan ve motorlu taşıt terimi genişletilerek belirtilmiştir. CMR’deki taşıt terimi açısından, bahsi geçen antlaşmalardan hangisinin esas alınacağı konusundaki tartışma ve bilgi için bkz. Turkey Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul, 2006, s. 22, dnp. 42.

²⁵ CMR’nin resmi çevirisinde 1949 tarihli sözleşmede yer alan “articulated vehicles” terimi “dizi halinde taşıtlar” olarak çevrilmiştir. Yazar, “Bağlı taşıt” kavramının da tam olarak karşılamadığını söyleyerek bu terimi kullanmayı tercih etmiştir.

Aydın, **a.g.e.**, s. 16, dnp. 38; Bahsi geçen terim daha önce Arkan tarafından da kullanılmıştır. Bkz. Arkan, Batider X/2..., **a.g.m.**, s. 403.

²⁶ Taşıt çeşitlerinin tanımı için bkz. Arkan, Batider X/2..., **a.g.m.**, s. 403.

²⁷ Özdemir, Sorumluluk..., **a.g.e.**, s. 23. Motosikletlerin bu şekilde değerlendirilmemesi gerektiği görüşünde olan yazar bkz. Rodiere, **a.g.m.**, s. 623.

²⁸ Konteynerin tanımı ve nasıl nitelendirildiğine dair bkz. Yarg. 11.HD, 11.05.1984 tarih, E.1984/2184, K.1984/2760 sayılı karar.

²⁹ Arkan, Batider X/2..., **a.g.m.**, s. 404; Arkan, Sempozyum, s. 10. 1968 tarihli Karayolu Trafik Antlaşması’nın 1. Maddesinin (p) bendinde, tarımda kullanılmakta olan traktörlerin bahsi geçen antlaşma açısından motorlu taşıt olarak kabul görülmeyecekleri açıkça belirtilmiştir. Aydın, **a.g.e.**, s. 17, dnp. 41.

³⁰ Bununla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 30.04.1999 tarih ve E.1999/825 K.1999/3429 sayılı içtihadı.

³¹ RG T: 18 Ekim 1983, Sayı: 18195.

(KTK) 3. maddesinde bu belirtilmiştir.³² KTK m. 3: “*Karayolu, Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.*”

Taşımanın karayolu üzerinden gerçekleştirilmesi şartı İngiltere'nin coğrafi pozisyonu da göz önünde bulundurularak biraz gevşetilmiş ve taşımanın tamamen karayolu üzerinden gerçekleştirilme gereğine bazı şartlar gösterilerek istisna tanınmıştır. CMR m. 2/I'de, yüklenmiş aracın izlediği yolun bir bölümünde denizyolu, demiryolu, iç su yolu yahut havayolu ile ve CMR m. 14'ün uygulandığı durumlar haricinde aracın üzerinde bulunan yük boşaltılmadan bir başka araç kullanılarak taşındığı durumunda³³ da CMR, gerçekleştirilen taşımanın tamamına uygulanır.³⁴

Hükmün uygulanabilirliği bakımından taşıma boyunca yükün araçtan boşaltılmamasını daha önce de belirtmiştik. CMR m. 2'de yarı römork ve römorkun taşıt niteliklerinin olduğunu belirtelim. Bahsedilen taşıtlar, bağlı oldukları kendilerini çekmekte olan araçlarla aralarındaki bağın kesilmesi sonucunda dahi, taşıt olarak sayıldıklarından bu olayda boşaltmadan bahsedilemeyeceği; bundan dolayı, CMR m. 2'nin kapsamına girecek bir durum söz konusudur.³⁵ Buna ek olarak, CMR m. 2/I'de, “*14. madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında*” diyerek, yükün araçtan indirilip başka bir araca yüklenme durumunda dahi bazı koşullarda yine CMR'nin kapsamında bir taşıma olacağı belirtilmektedir. Başka bir anlatımla, taşımayı engelleyici bir olayın oluşması durumunda, CMR md. 14'teki koşulları sağlayan taşıyıcı, en uygun önlem olarak yükü indirip karayolu taşıtı haricinde başka bir taşıta yüklerse, bu boşaltma eylemi CMR'nin uygulanmasına engelleyici bir nitelik taşımaz.³⁶

Öte yandan, CMR m. 14'teki koşullar haricinde, taşıma esnasında zorunluluk sebepleriyle yükün misal olarak muayene için araçtan indirilip muayene sonrası tekrar araca geri yüklenmesi anlaşmanın uygulanmasına hanel getirmeyeceği gibi, CMR m. 14'teki koşulların oluşmadığı durumda dahi diğer bir karayolu taşıtına yüklenerek yolculuğun devamı anlaşmanın uygulanmasına hanel getirmez. Esas olarak, CMR m. 34 vd.nda düzenlenmiş olan alt taşıma anlaşmasını yapabilmek için, asıl taşıyıcının taşımaya engel olacak herhangi bir şeyle karşılaşması gerekmediği gibi, asıl taşıma anlaşmasında, alt taşıma sözleşmesini yapma

³² Arslan Kaya, **a.g.m**, s. 316.

³³ Bu durumla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 06.06.1994 tarih, E. 1993/6337, K.1994/4720 sayılı karar.

³⁴ Bu tür taşımalar, İngiliz Hukukunda “*piggyback*”, Alman Hukukunda “*Huckepackverkehr*” olarak adlandırılır. Adıgüzel, **a.g.e**, s. 23; Arkan, Batider X/2..., **a.g.m**, s. 404.

³⁵ Aydın, **a.g.e**, s. 18, dñn. 46.

³⁶ **a.g.e**, s. 19.

hakkını saklaması da gerekmez. Aksine, CMR m. 6/II (a)'da gönderici kişinin, eşyanın başka bir taşıta yüklenemeyeceğini taşıma senedine koyacağı kayıtla ayrıca belirtmesi gerekmektedir. Bundan dolayı, yükün taşıttan indirilip bir başka kara taşıtına yüklendiği ve taşımaya bu şekilde devam olunduğu takdirde CMR uygulanacaktır.³⁷

Karayolu taşıyıcısının izleyeceği güzergâhın tamamını karayolu üzerinden izleyeceği ve başka bir taşıma çeşidini kullanmayacağı kararlaştırılmış ise, CMR m. 2'de mevcut olan istisnai hükmün uygulanmaması ve taşıyıcının sorumluluğunun CMR'ye göre belirlenmesi gerekmektedir.³⁸

4. Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Teslim Alındığı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Ayrı Devlet Sınırları İçerisinde Olmalı ve Bunlardan En Az Birisinin CMR'ye Taraf Olmalı

Koşullardan diğeri, yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığı yerdeki devlet ile gönderilen kişinin bulunduğu devletin farklı olmaları ve bu iki devletlerin en azından birisinin CMR'ye taraf ülke olmasıdır.³⁹ Bunun haricinde, taşıma anlaşmasının taraflarının tabiiyetleri ve yerleşim yerleri anlaşmanın uygulanabilmesi açısından bir önem arz etmemektedir (CMR m. 1/I, son cümle). Misalen, gönderen veya taşıyıcı Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olsa veya ikisinde ikametgâhı Türkiye'de olsa dahi, eğer taşıma Türkiye'den bir başka ülkeye veya tam tersi şekilde gerçekleştirilirse, Türkiye'nin CMR'ye taraf olduğundan Türk yargısında görülecek bir uyuşmazlık CMR'ye göre sonuçlandırılacaktır.⁴⁰

Yükün teslim alınacak ve teslim edilecek konumu belirlenirken fiili durum hesaba katılmaz; tarafların taşıma anlaşmasının akdini gerçekleştirdikleri o andaki niyeti ne ise o yönde bir sonuca varılır.⁴¹ Örnek olarak, Antalya'dan Selanik'e gitmek için yola koyulan bir taşıt, yurt içinde olan bir kaza sebebiyle sınırı aşmamış olsa, yani fiili olarak sadece bir ülke içinde kalıp diğer ülkeye geçemese bile bu taşıma yine CMR'ye tabi olacaktır. Benzer şekilde, CMR m. 12'ye göre yük üzerinde tasarruf hakkına sahip olan şahsın talimatı sonucunda, en başta yurtdışı taşımacılık olarak düşünülen bir taşıma yurt içinde bitirilse bile bu durum CMR'nin

³⁷ Aydın, **a.g.e.**, s. 19.

³⁸ Loewe, s. 57; Aydın, **a.g.e.** s. 21. Son yazar, CMR m. 14 hükmünün burada unutulmaması gerektiğini belirtiyor. s. 21, dpn. 52.

³⁹ Buna ilişkin bkz. Yarg. 11.HD, 02.05.2005 tarih, E.2004/7638, K.2005/4531 sayılı karar ve Yarg. 11.HD, 22.01.2004 tarih, E. 2003/6196, K.2004/567 sayılı karar.

⁴⁰ Aydın, **a.g.e.**, s. 21.

⁴¹ Rodiere, **a.g.m.**, s. 624; Loewe, **a.g.m.**, s. 46.

uygulama alanı bulmasını engellemez.⁴² Ek olarak, taşıma anlaşmasındaki taraf olarak yerini alan gönderen ile taşıyıcı, taşımayı iki farklı devlet arasında gerçekleştirmemelerine rağmen aralarında bir uyuşmazlık söz konusu olduğunda CMR'nin uygulanacağını kararlaştırmış olmaları durumunda⁴³ CMR uygulama alanı bulur.⁴⁴

Öte yandan, ülke içerisinde gerçekleştirilmesi düşünülen bir taşımanın sonradan yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahip şahsın verdiği emir⁴⁵ ile uluslararası bir taşımaya geçilmesi durumunda ise taşımanın CMR'ye tabi olup olmayacağı konusunda tartışma vardır. Yazarların bir bölümü, emrin verildiği andan başlayarak artık taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğunu söylerken, diğer bir grup yazar ise, bu çeşit bir emir sonucunda taşımanın milletlerarası bir nitelik kazanmasının uygulanacak hukuk açısından bir değişiklik olmayacağı, yani CMR'nin uygulanmayacağını söylemektedirler.⁴⁶

Bu uygulama şartına uygun bir şekilde anlaşma yapan asıl taşıyıcı sonrasında yolun sadece bir bölümü için yaptığı alt taşıma sözleşmeleri ve bu alt taşıyıcıların gidecekleri yolun sadece bir ülke sınırları içinde olması varsayımında da CMR uygulama alanı bulacaktır. CMR m. 34'e baktığımızda, alt taşıyıcı, taşıma senedini ve yükü teslim aldığı anda, artık yolun bütünü için akdedilmiş olan taşıma anlaşmasının bir tarafı haline gelir. Eşyanın taşınması gerektiği mesafe bir ülke sınırları içerisinde olsa da, alt taşıyıcının yaptığı bu ara taşıma CMR'nin uygulanmasına hanel getirmez. Ancak, teslim alınacak konumla teslim edilecek lokasyonun değişik ülkelerde olması zorunluluğu ile ilgili koşulun tespiti asıl taşıma sözleşmesi dikkate alınarak yapılır.⁴⁷

5. Ücret Karşılığında Akdedilen Bir Taşıma Sözleşmesi Bulunmalı

CMR m. 1, f. 1'e göre, karayolundan eşyanın ücrete karşılık taşınması ile ilgili her anlaşmaya uygulanır.⁴⁸ Maddede, taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilmesine rağmen, bu

⁴² Aydın, **a.g.e.**, s. 21-22.

⁴³ Bu durum açısından bkz. Yarg. 11.HD, 26.12.2003 tarih, E.2003/13744, K.2003/12152 sayılı karar ve Yarg. 11.HD, 01.07.2003 tarih, E.2003/1471, K.2003/7182 sayılı kararı.

⁴⁴ Erdem, **a.g.e.**, s. 134-135.

⁴⁵ Bu yönde bir talimat verilir verilemeyeceği ya da hangi koşullarla verilebileceği CMR m. 12'de mevcut olan talimatla ilgili maddeye göre değil, o ülke içerisinde olan taşımaya hangi hukuk uygulanıyorsa, o yönde çözüm bulunur. Örneğin, Türkiye içerisinde gerçekleşecek bir taşımanın TTK m. 775-776'nın kapsamında değerlendirilecektir. Bkz. Aydın; **a.g.e.**, s. 22, dpn. 54.

⁴⁶ Aydın, **a.g.e.**, s. 22.

⁴⁷ Arkan, Batider X/2..., **a.g.m.**, s. 405-406.

⁴⁸ Ücretin unsurunun bulunması gerektiği yönünde Yarg. 11.HD, 02.05.2005 tarih, E.2004/7638, K.2005/4531 sayılı karar.

sözleşmenin tanımı ve nasıl kurulacağına ilişkin herhangi bir bilgi yoktur.⁴⁹ Anlaşmaların BK md. 1'e göre, tarafların birbirine uygun şekilde karşılıklı olarak irade beyanları ile vücut bulacağı prensibi⁵⁰ temel alınarak, CMR'nin geçerli olacağı akitlerin de bu şekilde oluşacağı kabul edilmektedir. Fakat sözleşmenin kurulabilmesi için eşyanın teslimi zorunlu değildir.⁵¹ Zaten, CMR m. 9, f. 1 ile m. 32, f. 1(b), f. 1(c) hükümleri de bu yönde rehberlik etmektedir.⁵² Aynı şekilde belirttiğimiz hükümlerde eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarih ile sözleşmenin kurulduğu tarihin aynı olmasının zorunlu olmadığını gösteren ifade CMR'ye tabi bir taşıma anlaşmasının rızâî bir özellik taşıdığını teyit eder niteliktedir.⁵³

CMR'de kuralları düzenlemeye konu olan anlaşmalar sadece taşıma anlaşmalarıdır. Bundan dolayı, komisyoncunun taşıyıcı niteliğinde olduğu durumlar (TTK m. 814) haricindeki komisyon anlaşması (müvekkil-komisyoncu arasındaki) üzerinde CMR uygulama alanı bulamayacaktır.⁵⁴

CMR m. 1, f. 1'e göre, taşıma belli bir ücret karşılığında gerçekleştirilmelidir. Bu ücret para olmak zorunda değil; karşılığı para ile ölçülebilir olan menfaatler de olabilir.⁵⁵ Yani, hizmet ve iş edimlerinin de ücret kapsamı altında değerlendirildiği öğretide kabul görmektedir.⁵⁶ Ek olarak, menfaatin tabii ki de taşıma edimine karşılık uygun bir mahiyette olması gerekmektedir ve taşıma eylemi ile bundan sağlanan menfaat arasında bir denklik ilişkisinin mevcut olması gerektiği belirtilmektedir.⁵⁷

Taşıma işinin karşılığı olarak ücretin veya para borcunun herhangi bir yabancı para birimi ile de ifa edilebileceği kararlaştırılabilir.⁵⁸ Para borcunun yabancı para birimi ile ifa edilmesini gerektiği durumlarda ise direnime düşülmeden ödenmelidir. Ücret ödeme yükümlülüğü altında olan tarafın, borcunu ifa ettiği tarihteki kur ile temerrüt tarihindeki kur arasındaki meydana gelebilecek farktan borçlu, sorumlu olduğu ve alacaklı, genel hükümlere göre

⁴⁹ Sabih Arkan, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs 2005, s. 59.

⁵⁰ Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993, s. 71-72 ve 74; Kemal Oğuzman, M.Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, İstanbul, 2000, s. 48-49

⁵¹ Arkan, Batider X/2..., **a.g.m.**, s. 402; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu..., **a.g.m.**, s. 16; Kaya, **a.g.m.**, s. 314.

⁵² Gençtürk, **a.g.e.**, s. 46; Özdemir, **a.g.e.**, s. 18.

⁵³ Aydın, **a.g.e.**, s. 7.

⁵⁴ Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası Yayın No. 1988-27, İstanbul, 1988, s. 29.

⁵⁵ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık..., **a.g.e.**, s. 10; Kaya, **a.g.m.**, s. 315; Özdemir, **a.g.e.**, s. 20-21.

⁵⁶ Erdem, **a.g.e.**, s. 122.

⁵⁷ Arkan, Batider X/2..., **a.g.m.**, s. 403.

⁵⁸ Bununla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 25.12.1996 tarih, E.1996/8638, K.1996/9159 sayılı karar ve Yarg. 11.HD, 08.11.2004 tarih, E. 2004/1493, K.2004/10889 sayılı karar.

temerrüt faizini aşan şekilde bir zarar görmüşse BK m. 122'ye göre bu zararı da isteyebileceği sanılmaktadır.⁵⁹

Taşıyıcının tacir sıfatıyla bulunduğu durumda, CMR'nin uygulanmaması için, taşımanın ücret karşılığının yapıldığı değil, tam tersi ücretsiz olarak gerçekleştirildiğinin açık olarak kararlaştırılmış olması gerekmektedir.⁶⁰

Bazen taşıyıcının boş araçla geri dönmeyip bunun yerine, bir kar amacı olmadığı, dahası, aracın masraf ve giderlerinin karşılığının verilmesini yeterli gördüğü taşımaları da düşünmek gerekir. Bu durumlarda da taşımanın ücret mukabili yapıldığını kabulü, bundan dolayı "denklik ilişkisini" geniş anlamda ele almak gerekir.⁶¹

Taşıma edimine karşılık para borcunun ifa edildiğini ileri süren gönderenin veya gönderilenin üzerinde ispat külfeti vardır.⁶² Taşıma anlaşmasının aksi yönde bir hüküm mevcut olmadığı durumunda, taşıma ücreti ile beraber diğer giderlerin eşyanın teslim edileceği yer veya konumda ve eşyanın kabulünden sonra gönderilen tarafından ifa edilmesi gerekir (TTK m. 870, 871).⁶³

Hatır taşımasından bahsedilebilmesi için, taşıyanın bu taşıma işlemi sebebiyle ekonomik bir yararının olmaması gerekmektedir. Fakat ücretsiz veya hatır taşımalarında CMR ve TTK değil, BK uygulanır.⁶⁴ Ücret ödenmesinin mevcut olmadığı durumlarda taşıma anlaşmasının var olmayacağı, ücretsiz taşımalar üzerinde vekâlet hükümlerinin geçerli olması gerektiği, esas olarak taşıma anlaşmasının vekâletin bir alt çeşidi olduğu, İsviçre ve Alman hukuklarında ücretsiz olarak gerçekleştirilen taşımaların vekâlet hükümlerine bağlı olduğu öğretide kabul görmektedir.⁶⁵

⁵⁹ Erdem, **a.g.e.**, s. 122.

⁶⁰ Aydın, **a.g.e.**, s. 9. Taşımayı ücret olmadan icra ettiğini ileri süren tacir niteliği olan taşıyıcının bu durumu ispatlamak zorunda olduğu konusunda bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu..., **a.g.m.**, s. 15.

⁶¹ Aydın, **a.g.e.**, s. 10. Taşımanın ücretsiz yapılmış sayılması açısından detaylı bilgi için bkz. Nisim Franko, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No. 259, Ankara, 1992, s. 30-31.

⁶² Bununla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 07.12.1984 tarih, E.1984/5958, K.1984/6090 sayılı karar ve Yarg. 11.HD, 14.09.2004 tarih, E.2003/13566, K.2004/8290 sayılı karar.

⁶³ Erdem, **a.g.e.**, s. 124.

⁶⁴ **a.g.e.**, s. 126.

⁶⁵ Ülgen, Hava Taşıma..., **a.g.e.**, s. 10.

Sonuç ve Değerlendirme

CMR'nin uygulanma şartları aslında CMR m. 1'de mevcut olmakla beraber, bu şartların belirlenmesinde bu maddeyle ilişkili bir biçimde CMR m. 2'nin de gözden kaçırılmaması gereklidir. Söz konusu hükümler birlikte incelendiğinde, bir taşımanın CMR'ye tabi bir taşıma olarak sayılması için ücret karşılığında akdedilmiş olan taşıma sözleşmesinin konusu eşya olması ve taşımayı gerçekleştirirken kullanılacak araçların CMR'de belirtilen kategoride olması ve taşıma işleminin karayolu üzerinden gerçekleştirilmesi, eşyanın teslim alındığı konum ile teslim edilecek olan varış konumunun iki farklı devlet sınırları içinde olması ve bu devletlerden en azından birinin CMR'ye taraf olması gerekmektedir. Daha önce belirtmiş olduğumuz Yargıtay'ın 11.HD, 30.04.1999 tarih ve E.1999/825 K.1999/3429 sayılı içtihadında:

“...CMR. anlaşmasındaki hükümlerin uygulanabilmesi için,

- a) Taraflar arasında taşıma sözleşmesi bulunması,*
- b) Taşımanın, taşıt aracılığı ile karayolunda gerçekleştirilmesi,*
- c) Eşyanın teslim edildiği yer ile bunların gönderildiği yerin iki ayrı devletin sınırları içerisinde olması,*
- d) Bu ülkelerden en az birinin CMR. ye taraf olması gerekir.”*

şeklinde bu şartların zorunluluğu belirtilmiştir. Yine çalışmamızda değindiğimiz Yargıtay'ın 11.HD, 02.05.2005 tarih, E.2004/7638, K.2005/4531 sayılı kararında da:

“CMR'nin kapsamını belirleyen madde 1. Hükmü uyarınca bu sözleşme, yükleme ve teslim için belirlenen yerin en az birisi akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikâmetgah ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır...”

denilerek eşya taşımacılığının en az birisi CMR'ye taraf iki farklı ülke sınırları içerisinde gerçekleştirilmesi unsuruna dikkat çekilmiştir. Aynı hususlara değinen başka bir Yargıtay kararı olan 11.HD, 22.01.2004 tarih, E.2003/6196, K.2004/567 sayılı kararda:

“...Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyat İçin Mukavele'nin 1/1. Maddesi hükmü uyarınca, bu Sözleşme, yükleme ve teslim için belirlenen yerin en az biri sözleşme tarafı (akit) ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde tarafların ikâmetgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her sözleşmeye uygulanacaktır.”

denilerek anlaşmanın uygulanabilmesi için taşımanın iki ayrı devlet arasında gerçekleştirilmesi şartı ve devletlerin en azından birinin CMR'ye taraf olma şartına ek olarak burada eşya taşımacılığının karayolundan ifa edilmesi şartı da belirtilmiştir.

Bu şartların sağlanmaması durumundaysa hazırlanılan veya akdedilecek olan hiçbir eşya taşımacılığı sözleşmelerine CMR'nin uygulanamayacağı sonucuna varıyoruz.

Kaynakça

ADIGÜZEL, B.(2003), *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, İstanbul, Adalet.

AKINCI Z.(1999), *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.

ARKAN, S.(1985), *Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu*, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara.

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

ARKAN, S.(1987), *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No. 206, Ankara.

ARKAN, S.(1979), *Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri–TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme*, Batider C. X, S. 2.(Arkan, Batider X/2)

ARKAN, S.(2005), *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs., Ankara.

AYDIN, A.(2002), *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, BETA BASIM YAYIM DAĞITIM A.Ş., İstanbul.

CLARKE, M.(1997), *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Third Edition, Sweet &Maxwell, London.

ERDEM, E.(2013), *CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre Karayolu Taşıma Hukuku*, Ankara, Bilge Yayınevi.

FRANKO, N.(1992), *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No. 259, Ankara.

GENÇTÜRK, M.(2006), *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, Vedat, İstanbul.

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

OĞUZMAN K./ÖZ T. (2000). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul,

OĞUZMAN, K./Seliçi Ö./Özdemir, Saibe-Oktaç, *Eşya Hukuku*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2004.

ÖZDEMİR, T.(2006), *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, Vedat, İstanbul.

RODIERE, R.(2006), *The Convention on Road Transport*, ETL (1970), Vol. V, No. 5.

TEKİNAY, S. /Akman, Sermet/Burcuoğlu Haluk/Altop Atilla, (1993).*Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Filiz Kitabevi, İstanbul,

ÜLGEN, H.(1987), *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, İstanbul.(Ülgen, Hava Taşıma)

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

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