

Die Gerichtspraxis der CMR in der Türkei

Bilgehan Çetiner*

I. Einleitung

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)¹ wurde im Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) im Mai 1956 in Genf abgeschlossen. Die CMR regelt als internationales Einheitsrecht bei weitem die privatrechtlichen Fragen, die sich aus der Güterbeförderung auf der Straße ergeben. Im wesentlichen enthält die CMR Regelungen über die Haftungsfragen für den Frachtführer für Verlust und Beschädigung des Gutes und die Überschreitung der Lieferfrist sowie die Beförderungsurkunden. Nicht geregelt werden in der CMR die Ansprüche auf Vertragserfüllung und Schadenersatz, das Beförderungsentgelt sowie das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht. Diese Fragen bleiben daher dem nationalen Recht vorbehalten.

In der Türkei trat die CMR mit einem Vorbehalt bezüglich der Auslegungsbestimmung des Art. 47 am 31.10.1995 in Kraft. Nach der Zielsetzung ist die CMR so auszulegen, dass die Regelungen der CMR, in den Ländern, die die CMR ratifiziert haben, soweit möglich einheitlich angewendet werden. Auf den internationalen Charakter der CMR ist daher bei ihrer Anwendung einen besonderen Wert zu legen. Dieses Gebot der autonomen Auslegung gilt freilich nur für die Fälle im Anwendungsbereich der CMR und kommt darüber hinaus nicht in Frage.

* Dr.iur. L.LM (Heidelberg) bei der volkswirtschaftlichen Fakultät der Universität Istanbul.

1 In dem Text wird das Abkommen als CMR abgekürzt.

Für die nachgehende Untersuchung stellt sich die Frage, ob und inwieweit die auf der internationalen Ebene durch autonome Auslegung einen bestimmten supranationalen Inhalt gewonnen habenden Normen der CMR durch die Türkische Gerichte angewendet werden.

II. Geltungsbereich der CMR

Gemäß Art. 1 CMR gilt das Übereinkommen für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist.² Vertragsstaat ist noch nicht, wer nur gezeichnet hat, sondern erst derjenige Staat, der ratifiziert hat. Da die Türkei das Übereinkommen im Jahr 1993 gezeichnet hat, konnte die CMR bis zur Ratifizierung im Jahr 1995 nur dann Anwendung, wenn die Parteien eines Beförderungsvertrags dies ausdrücklich vereinbart haben.³ Bei Beförderungen durch mehrere Frachtführer in verschiedenen Staaten, findet die CMR auf die einzelnen Teile der Beförderung Anwendung, wenn dieser auch selbst zwischen zwei verschiedenen Ländern stattfindet.⁴

Nach einer Entscheidung des Türkischen Kassationsgerichts⁵ können dabei die Parteien eines Vertrags vereinbaren, dass auf den Vertrag die CMR anzuwenden ist, wenn auch die Voraussetzungen des Art. 1 CMR im konkreten Fall nicht erfüllt sind.⁶ Daraus folgt, dass die CMR auch für rein innerstaatliche Beförderungen Geltung erlangen kann, wobei in solchen Fällen, die Regelungen der CMR, die im Grundsatz von dem internationalen Charakter der CMR ausgehen, demgemäß nur einen beschränkten Anwendungsbereich haben sollen. Wenn es vertraglich vereinbart wird, dass der Vertrag der CMR unterliegt, gelten die Regelungen der CMR als vertragliche Bestimmungen, mit anderen Worten als dispositives Recht. Das heißt, die zwingenden Vorschriften des Türkischen Rechts gelten ohne weiteres für solche Verträge.⁷

2 Yargıtay, 11. HD., 02.05.2005, E. 2004/7638 K. 2005/4531; Yargıtay 11. HD, 07.10.2004, E. 2003/13029, K. 2004/9437 (Kazancı İçtihat Programı).

3 Yargıtay, 11. HD, 15.02.2001, E. 2000/10149, K. 2001/1242 (Kazancı İçtihat Programı).

4 Yargıtay, 11. HD, 22.01.2004, E. 2003/6196, K. 2004/567 (Kazancı İçtihat Programı).

5 Das Türkische Kassationsgericht (YARGITAY), abgekürzt im Text als TKG.

6 Yargıtay, 11. HD, 01.07.2003, E. 2003/1471, K. 2003/7182 (Kazancı İçtihat Programı).

7 Yargıtay, 11. HD, 26.12.2003, E. 2003/13744, K. 2003/12152 (Kazancı İçtihat Programı).

Zum Anwendungsbereich der CMR gehören grundsätzlich die Beförderungen von Gütern auf der Strasse mittels Fahrzeuge. Geht es dabei um einen kombinierten Transport, gilt das Übereinkommen gemäß Art. 2 CMR für die gesamte Beförderung, soweit das Gut nicht umgeladen wird. Geschieht die Ausladung aus dem Lastauto jedoch wegen einer zwingenden Vorschrift eines Staates (wie z.B. wegen Untersuchungszwang durch Zollbehörden an der Grenze), gilt wieder die CMR. Nach TKG kommt die CMR auch dann in Betracht, wenn ein Staat dem Frachtführer keine Erlaubnis für das Durchfahren gibt und der Frachtführer aus eigener Initiative die Beförderung auf der Strasse unterbricht und das Gut zur See befördert.⁸

III. Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages

Art. 4 CMR sieht vor, dass der Beförderungsvertrag in einem Frachtbrief festgehalten wird. Diese Regelung ist jedoch keine Formvorschrift, die Beförderungsverträge bedürfen daher zu ihrer Gültigkeit keiner besonderen Form. Sie können auch durch Zeugen bewiesen werden.⁹

Wenn der Beförderungsvertrag in einem Frachtbrief festgehalten werden soll, so berührt das Fehlen eines solchen Frachtbriefs weder die Gültigkeit noch den Bestand des Vertrages, der der CMR unterworfen bleibt.¹⁰ Wenn aber ein Frachtbrief vorliegt, muss er nach Art. 6 bestimmte Angaben enthalten, wie z.B. die Namen und Anschriften der Absender, Frachtführer, Empfänger. Durch diese Angaben können auch die betrieblichen Verhältnisse der Parteien bestimmt werden.¹¹ Falls der Frachtführer im Namen des Empfängers die Beförderung durchführt, kann man nicht seinen Vertreter (wie z.B. seinen Agent) sondern ihn selbst in Anspruch nehmen.¹²

Der Vertrag soll gemäß Art. 6/I i CMR auch die mit der Beförderung verbundenen Kosten wie Fracht, Zölle usw. enthalten.

8 Yargıtay, 11. HD, 06.06.1994, E. 1993/6337, K. 1994/4720 (Kazancı İçtihat Programı).

9 So auch bei TTK 768, Yargıtay, TD 25.04.1961, E. 1960/3606, K. 1961/1344 (Doğanay İsmail, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, İstanbul, 2004, 2248).

10 Yargıtay, 11. HD, 22.01.2004, E. 2003/6196, K. 2004/567 (Kazancı İçtihat Programı).

11 In einer Entscheidung von TKG wird nach den Angaben des Frachtbriefs zur Frage gestellt, ob der Frachtführer selbständig oder als Agent des Empfängers das Gut befördert hat, Yargıtay, 11. HD 07.12.2005, E. 2004/14288, K. 2005/11988 (Kazancı İçtihat Programı).

12 Yargıtay, 11. HD, 14.03.2002, E. 2001/1320, K. 2002/2317 (Kazancı İçtihat Programı).

Außerdem dürfen die Parteien in den Frachtbrief noch andere Angaben eintragen, die sie für zweckmäßig halten, wie z.B. „Freight Prepair“. Falls der Frachtbrief einen Hinweis auf „Freight Prepair“ vorsieht, muss zuerst festgestellt werden, worauf er sich bezieht, auf den Beförderungsbetrag oder auf andere Kosten.¹³ Erst danach kann man bestimmen, welcher Betrag nach dem Frachtbrief im Voraus bezahlt werden soll.

Art. 8 CMR verpflichtet den Frachtführer bei der Übernahme des Gutes zur Überprüfung der im Frachtbrief bestimmten Angaben und des äußeren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung. Mit der Regel des Art. 8 CMR soll dabei keine materiell-rechtliche Prüfungspflicht des Frachtführers begründet werden. Wie sich schon aus der Bestimmung des Art. 9/ II CMR ergibt, wonach bis zum Beweis des Gegenteils der einwandfreie Zustand des Gutes unterstellt wird, handelt es sich im Art. 8 um eine Beweiserleichterung zugunsten des Frachtführers, sofern er das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme kontrolliert.¹⁴ Sind keine Vorbehalte i.S.d. Art. 8/ II in den Frachtbrief eingetragen, dann wird vermutet, dass die Frachtbriefeintragungen und der einwandfreie Zustand des Gutes richtig sind.¹⁵ In ungeklärten Fällen muss dann der Frachtführer beweisen, dass z.B. die Kartoffeln¹⁶ oder Orangen¹⁷ schon bei der Übernahme verdorben waren.

Die Bestimmungen des Beförderungsvertrages können grundsätzlich durch Vereinbarung der Parteien geändert werden. Eine Ausnahmeregelung zu diesem Grundsatz enthält jedoch Art. 12 CMR, wonach der Verfügungsberechtigte (Absender oder Empfänger) die Möglichkeit hat, von sich aus während der Beförderung bestimmte Vertragsklauseln zu ändern. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald die zweite Ausfertigung des Frachtbriefs dem Empfänger übergeben ist. Von diesem Zeitpunkt an hat der Frachtführer den Anweisungen des Empfängers nachzukommen.¹⁸ Gemäß Art. 12/ V CMR soll die Ausführung der Weisungen von Ab-

13 Yargıtay, 11. HD, 18.04.2005, E. 2004/7300, K. 2005/3742 (Kazancı İçtihat Programı).

14 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 20.10.2003, E. 2003/6234, K. 2003/9575 (Kazancı İçtihat Programı).

15 Yargıtay, 11. HD, 20.10.2003, E. 2003/6234, 2003/9575, a.a.o.

16 Dazu s. Yargıtay, 11. HD. 02.03.2000, E. 1999/8071, K. 2000/1725 (Kazancı İçtihat Programı).

17 So auch in einer Entscheidung von TKG, Yargıtay, 11. HD. 04.10.1999, E. 1999/5717, K. 1999/7458 (Kazancı İçtihat Programı).

18 Vgl. Yargıtay, HGK 01.03.1995, E. 1994/11-874, K. 1995/108 (Kazancı İçtihat Programı).

sender und Empfänger möglich sein und darf weder den gewöhnlichen Betrieb des Unternehmens des Frachtführers hemmen noch die Absender oder der Empfänger anderer Sendungen schädigen. Die Beweislast hierfür obliegt dem Absender.¹⁹

Im Rahmen der Ausführung des Beförderungsvertrages regelt Art. 13 CMR die Lieferungspflicht des Frachtführers. Unter Ablieferung ist der Vorgang zu verstehen, durch den der Frachtführer den Gewahrsam an dem beförderten Gut im Einvernehmen mit dem Empfänger aufgibt und diesen in den Stand versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben.²⁰ Nach einer Entscheidung von TKG bleibt die Haftung des Frachtführers bestehen, soweit dem Empfänger das beförderte Gut mit der zweiten Ausfertigung des Frachtführers nicht abgeliefert wird.²¹ Wird das Gut am Empfangsort ohne Zustimmung des Empfängers auf seinem Lagerplatz entladen, dann gilt die Haftung des Frachtführers noch weiter, da die Ablieferung nicht im Einvernehmen des Empfängers erfolgt ist.²² Das TKG hat sich in zahlreichen Fällen mit der Frage beschäftigt, ob die Lieferung an den Zollbehörden als Ablieferung angenommen werden kann, wenn ein Hindernis bezüglich der Ablieferung an dem Empfänger selbst besteht.²³ Soweit der Frachtführer beweisen kann, dass ein solcher Hindernis im konkreten Fall besteht und der Empfänger darüber hingewiesen wird, dann kann eine derartige Ablieferung als vertragsgemäße Lieferung angesehen werden.²⁴ In den Fällen der Nicht- oder Nichtvertragsgemäße Lieferung steht gemäß Art. 13/ I CMR i.V.m. Art. 17 CMR dem Empfänger die Ansprüche wegen Nichtlieferung zu. Das bedeutet aber nicht, dass der Absender als Vertragspartei des Frachtführers sein Recht auf Klageerhebung verliert.²⁵ Der Frachtführer ist von seinen Verpflichtungen gegenüber dem Absender befreit, nachdem er jene gegenüber dem Empfänger erfüllt.

19 So auch in einer Entscheidung von TKG, Yargıtay, 11. HD. 05.04.2004, E. 2003/8954, K. 2004/3543 (Kazancı İçtihat Programı).

20 Glöckner, Leitfaden zur CMR, Berlin 1991, s. 132.

21 Yargıtay, 11. HD., 12.02.2001, E. 2000/10203, K. 2001/1143 (Kazancı İçtihat Programı).

22 So auch Yargıtay, 11. HD, 23.11.1978, E. 4684, K. 5233 (Kazancı İçtihat Programı).

23 S. z.B. Yargıtay, 11. HD., 04.03.1996, E. 1996/1002, K. 1996/1398 (Kazancı İçtihat Programı).

24 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 07.12.2004, E. 2004/956, K. 2004/12055; Yargıtay, 11. HD., 08.12.2003, E. 2003/4551, K. 2003/11522; Yargıtay 11. HD. 25.09.2003, E. 2003/2343, K. 2003/8328 (Kazancı İçtihat Programı).

25 Zutreffend auch Yargıtay, 11. HD, 04.04.2005, E. 2004/6554, K. 2005/3212 (Kazancı İçtihat Programı).

Falls ein Ablieferungshindernis nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort entsteht, muss der Frachtführer nach Art. 15 CMR Weisungen des Absenders einholen. So hat der Frachtführer bei Nichtannahme der beförderten Kleidungen durch den Empfänger den Absender fragen, ob er das Gut zurück in die Türkei transportieren lassen will.²⁶ Im Falle der Ablehnung der Annahme, darf der Frachtführer gemäß Art. 16/ II CMR das Gut abladen oder gemäß Art. 16/ III CMR auch den Verkauf des Gutes veranlassen. Nachdem Ausladen gilt die Beförderung als beendet und somit auch die Frachtführerhaftung aus Art. 17 ff. CMR.²⁷

IV. Haftung des Frachtführers

1. Der Umfang der Haftung

Art. 17 CMR regelt zwei Haftungstatbestände, nämlich Haftung für Verlust und Beschädigung zwischen Übernahme und Ablieferung des Gutes und Verspätungshaftung. Die Haftung des Frachtführers ist grundsätzlich nicht verschuldensunabhängig, sondern das Verschulden des Frachtführers wird vermutet.²⁸ Das heißt, der Frachtführer muss nachweisen, dass er kein Schuld an dem Haftungstatbestand trägt.²⁹ Außerdem kann der Frachtführer sich gemäß Art. 17/ III CMR von seiner Haftung nicht befreien, dadurch dass, er sich auf Mängel des Fahrzeuges oder auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters beruft. Der Frachtführer haftet daher auch dann, wenn z.B. die Beschädigung des Frachtgutes sich aus einem durch Reifenpanne verursachten Unfalls ergibt.³⁰

Beweist der Frachtführer nach Art. 18/ I CMR, dass der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die nicht vermieden werden konnten oder deren Folgen er nicht abwenden konnte, dann ist er nach Art. 17/ II CMR von der Haftung befreit. Nach der Meinung von TKG liegt in den Fällen kein unvermeidbarer Umstand vor, wenn etwa das Gut gestohlen wird³¹, oder wenn das schlechte

26 Yargıtay, 11. HD, 20.06.2002, E. 2002/3804, K. 2002/6351 (Kazancı İçtihat Programı).

27 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 07.12.2004, E. 2004/956, K. 2004/12055 (Kazancı İçtihat Programı).

28 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 27.12.1990, E. 7911, K. 8943 (Eriş, Kara Taşıma Hukuku, Ankara, 1996, 330).

29 So auch Yargıtay, 11. HD, 20.04.2002, E. 2000/2114, K. 2000/3241 (Kazancı İçtihat Programı).

30 Yargıtay, 11. HD, 05.02.2002, E. 2001/8511, K. 2002/914 (Kazancı İçtihat Programı).

31 Dazu s. die Entscheidung von TKG, Yargıtay, 11. HD, 20.04.2000, E. 2000/2114,

Wetter zur Verspätung geführt hat³² oder wenn die Arbeiter der Beförderungsfirma ihre Arbeit ordnungsgemäß niedergelassen haben³³. Das TKG bejaht dagegen einen unvermeidbaren Umstand in dem Fall des Bürgerkrieges.³⁴

Falls der Schaden durch die Weisungen des Absenders oder des Empfängers verursacht worden ist, ist der Frachtführer nach Art. 17/ II CMR von seiner Haftung befreit. Der Schaden muss danach durch die Befolgung einer Weisung entstanden sein, die der Frachtführer nicht verschuldet hat. Die Weisung muss sich auch im Rahmen des Grundsatz von Treu und Glauben halten, bei Befolgung der Weisungen, die zur Beförderung des Gutes unangemessen sind, handelt der Frachtführer seinerseits schuldhaft, falls er den Verfügungsberechtigten darüber nicht informiert hat.³⁵

Weitere Haftungsbefreiungsgründe werden in Art. 17/ IV CMR ausgeführt, für deren Vorliegen wiederum dem Frachtführer die Beweislast obliegt, allerdings diesmal anders als in Art. 17/ II CMR braucht der Frachtführer, nur den Tatbestand darzulegen.³⁶ Dem Frachtführer steht etwa nach Art. 17/ IV-b ein Haftungsbefreiungsmöglichkeit zu, wenn der Verlust oder die Beschädigung infolge der Verpackungsmängel entstanden sind. Nach dem TKG der Frachtführer zur Überprüfung der Verpackung nach dem Grundsatz von Treu und Glauben verpflichtet, wenn die Verpackungspflicht dem Absender gehört.³⁷ Falls er nach dieser Überprüfung feststellt, dass die Ware nicht ordnungsgemäß verpackt wird, muss er dies in den Frachtbrief schreiben. Lässt sich aus Vorbehalten im Frachtbrief schliessen, dass die Ursache des Schadens aus Verpackung ergeben kann, ist der Frachtführer von seiner Haftung befreit, wenn

K. 2000/3241, wonach der Verlust eines unbeaufsichtigt abgestellten LKW in Italien kein unabwendbarer Umstand ist; ebensowenig in der Entscheidung von TKG, Yargıtay, 11. HD., 23.03.1998, E. 1998/430, K. 1998/1942, wonach ein LKW im Zollbereich auf einem Parkplatz verschlossen, aber unbewacht abgestellt ist (Kazancı İçtihat Programı).

32 Nach der Entscheidung von TKG, Yargıtay, 11. HD. 04.10.1999, E. 1999/5717, K. 1999/7458, ist der Schnee auf der Strecke zum Bestimmungsort im Winter für den Frachtführer vorhersehbar, so dann kann man nicht mehr von einer höheren Gewalt sprechen (Kazancı İçtihat Programı).

33 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 03.12.1979, 1979/5533, K. 1979/5488 (Kazancı İçtihat Programı).

34 Yargıtay, 11. HD, 31.10.1994, E. 1994/3912, K. 1994/7994 (Kendigelen, Hukuki Mütalaalar, C.I., İstanbul 2006, 362).

35 So auch Yargıtay, 11. HD, 15.05.2003, E. 200212522, K.2003/5035 (Kazancı İçtihat Programı).

36 Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007, s. 164.

37 Yargıtay, 11. HD. 19.01.2004, E. 2003/5444, K. 2004/399 (Kazancı İçtihat Programı).

der Verfügungsberechtigte keinen Gegenbeweis nach Art. 18/II CMR vorbringen kann.³⁸

Wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den Umständen der Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln, entstanden ist, befreit sich der Frachtführer von seiner Haftung nach Art. 17/ IV-c CMR. In jedem Einzelfall muss nach den Vertragsangaben und den Umständen festgestellt werden, wer mit der Beladung oder der Entladung der beförderten Ware beauftragt wird.³⁹ Nach der Rechtsprechung von TKG sei der Frachtführer jedoch auf jeden Fall für die beförderungssichere Be- und Entladung sowie für die Verstaung und Verkeilung zur Nachprüfung und Aufsicht verpflichtet. Unterlässt er diese Pflicht, ist er dann für den daraus entstandenen Schaden mitverantwortlich.⁴⁰ Die CMR lässt die Frage offen und lässt nur denjenigen haften, der die Tätigkeit tatsächlich durchgeführt hat.⁴¹ Dem TKG ist meiner Meinung nach zuzustimmen, weil der Frachtführer das Fahrzeug besser kennt als der Absender oder der Empfänger und damit besser beurteilen kann, ob die Be- oder Entladung und Verstaung in Ordnung ist. So kann man von einer groben Fahrlässigkeit des Frachtführers ausgehen, wenn er eine Beförderung durchführt, obwohl er entdeckt hat, dass die Behandlung, Verladung oder Verstaung der Ware offensichtlich mangelhaft ist.⁴²

In Art. 17/ IV-d ist ein Befreiungsgrund für Beschaffenheitsschäden geregelt, die sich aus besonderen Eigenschaften des Gutes ergeben können, wie z.B. die Schäden aus Fehlmengen, Gewichtsverluste usw. Das TKG hat etwa in einer Entscheidung ausgeführt, dass ein Gewichtsverlust von 1 % bis 2 % bei der Beförderung von Öl normal wäre, weil sich der Schaden aus der natürlichen Beschaffenheit der Ware ergebe.⁴³ Beim Transport leicht verderblicher Ware muss der Frachtführer darüber informiert werden, weil eine

38 So auch Yargıtay, 11. HD., 19.01.2004, E. 2003/5444, K. 2004/399 (Kazancı İçtihat Programı).

39 Yargıtay, 11. HD, 18.06.2004, E. 6548, K. 6221 (Kazancı İçtihat Programı).

40 Dazu s. Yargıtay, 11. HD, 04.03.1996, E. 414, K. 1325; Yargıtay, 11. HD, 18.12.1995, E. 8347, K. 9318; Yargıtay, 11. HD, 18.12.1995, E. 8432, K. 9325 (Kazancı İçtihat Programı); so auch nach Berufungsgericht von Paris in einem Urteil von 27.02.1970, BT, s.110 (Eriş, Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996, 390).

41 Glöckner, Leitfaden zur CMR, Berlin 1991, 164.

42 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 06.06.2005, E. 2004/9126, K. 2005/5843 (Kazancı İçtihat Programı).

43 Yargıtay, 11. HD, 07.11.1996, E. 1996/7197, K. 1996/7685 (Kazancı İçtihat Programı).

spezielle Sachkenntnis auf diesem Gebiet von ihm nicht erwartet werden kann.

Schließlich ist festzustellen, dass die Haftung des Frachtführers, der gemäß Art. 17/ V CMR von der Haftung frei ist, dennoch in dem Umfang bestehen bleibt, in dem die Umstände, für die er auf Grund dieses Artikels haftet, zu dem Schaden beigetragen haben (das sog. mitwirkendes Verschulden). Einzelfälle aus der Rechtsprechung von TKG, in denen Mitverschulden des Frachtführers angenommen wurde sind etwa: übermäßige Beladung durch den Frachtführer⁴⁴; Verletzung der Nachprüfungs- und Aufsichtspflicht bei der Verpackung, Be- und Entladung durch den Absender oder den Empfänger⁴⁵; unvorsichtiges Fahren⁴⁶.

2. Überschreitung der Lieferfrist und Verlust des Gutes

Der Frachtführer haftet nach Art. 17/ I CMR für die Überschreitung der Lieferfrist. Eine Überschreitung der Lieferfrist liegt nach Art. 19 CMR vor, wenn das Gut nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert worden ist oder, falls keine derartige Frist besteht, die tatsächliche Beförderungsdauer unter Berücksichtigung der Umstände die Frist überschreitet, die vernünftigerweise einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist. Die erste Voraussetzung für die Haftung aus Überschreitung der Lieferfrist ist, dass die Ware dem Empfänger abgeliefert wird. So hat das TKG in einer Entscheidung den Schadenersatz nach Art. 23/ V CMR wegen Überschreitung der Lieferfrist mit der Begründung abgelehnt, dass die Ware durch den Empfänger wegen Verspätung nicht abgenommen wird und sich zur Zeit der Klage immer noch bei dem Frachtführer befindet.⁴⁷ In diesem Fall kommen die materiellrechtlichen Regelungen des anzuwendenden nationalen Rechts in Betracht.⁴⁸

Die Haftung aus Verspätung setzt weiterhin voraus, dass ein Schaden daraus entstanden ist. Dem Empfänger obliegt dann die Beweislast dafür, dass die verspätete Lieferung der Ware einen Schaden verursacht hat.⁴⁹ Gemeint wird hier jede Art von

44 Yargıtay, 11. HD, 03.12.1996, E. 1996/7962, K. 1996/8510 (Kazancı İçtihat Programı).

45 Yargıtay, 11. HD, 22.01.2001, E. 2000/9445, K. 2001/252 (YKD, C. 27 S. 5, Mayıs 2001, 696).

46 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 06.06.2005, E. 2004/9126, K. 2005/5843 (Kazancı İçtihat Programı).

47 Yargıtay, 11. HD, 08.03.2004, E. 2003/7882, K. 2004/2231 (Kazancı İçtihat Programı).

48 Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007, 242.

49 Yargıtay, 11. HD, 19.06.2000, E. 2000/4859, K. 2000/5755 (Kazancı İçtihat

Vermögensschaden, wie z.B. Verzögerungen bei der Produktion⁵⁰, Aufwendungen für die Personelle, die für Entladung oder Montage der Ware beauftragt sind⁵¹. Eine Vertragsstrafe für Lieferungsüberschreitung kann jedoch neben Schadenersatz wegen Verspätung insoweit nicht verlangt werden, als beide zum Ersatz desselben Schadens dienen.⁵² Der Berechtigte kann in diesem Fall nur für den Schaden, der über die Vertragsstrafe hinausgeht, Ersatz verlangen. Bis zu dem Betrag der Vertragsstrafe braucht er, den Schaden und dessen Höhe nicht zu darlegen.⁵³

Ist der Schaden nicht unmittelbar durch Transportverzögerung verursacht worden, sondern durch Umstände, die sich unmittelbar aus Verzögerung ergeben wie z.B. das Verderben der Ware, dann haftet der Frachtführer für den ganzen Schaden, ohne Haftungsbegrenzungen bezüglich der Verspätung beachtet zu werden.⁵⁴ Die Kausalität zwischen der Verspätung und dem Schaden muss durch Berechtigte dargelegt werden. Das TKG hat etwa in einer Entscheidung⁵⁵ festgestellt, dass keine Kausalität zwischen der Verspätung und dem Verlust der Ware durch Verbrennen des Fahrzeuges besteht und daher den Schadenersatzanspruch des Empfängers ablehnt.

3. Schadenersatz bei Verlust des Gutes und bei Überschreitung der Lieferfrist

Art. 23 CMR regelt die Höhe des ersatzpflichtigen Wertes bei Verlust der beförderten Ware und bei Überschreitung der Lieferfrist, wobei bei Vorsatz oder bei dem Vorsatz gleichstehenden Verschulden die Haftungsgrenze des Art. 23 CMR nicht mehr gilt.⁵⁶ Verlust der Ware liegt vor, wenn sie verloren- oder untergeht. Falls die Ware dem Empfänger ausgeliefert worden ist, ist ein totaler Verlust i.S.d. Art. 17 und 23 CMR nur dann anzunehmen, wenn

Programi).

- 50 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 30.06.1992, E. 1024, K. 8117 (Kazancı İçtihat Programı).
- 51 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 12.06.1980, E. 2501, K. 3124 (Kazancı İçtihat Programı).
- 52 So auch Yargıtay, 11. HD, 27.02.2001, E. 2000/10625, K. 2001/1710 (Kazancı İçtihat Programı).
- 53 Yargıtay, 11. HD, 27.02.2001, E. 2000/10625, K. 2001/1710 (Kazancı İçtihat Programı).
- 54 Yargıtay, 11. HD, 01.05.2001, E. 2001/1499, K. 2001/3860 (Kazancı İçtihat Programı).
- 55 Yargıtay, 11. HD, 08.04.2002, E. 2001/10866, K. 2001/3205 (Kazancı İçtihat Programı).
- 56 Glöckner, Leitfaden zur CMR, Berlin 1991, 194.

die Ware als solche keinen Wert hat.⁵⁷ Haben etwa die abgelieferten mangelhaften Spulen als Schrott auf dem Markt einen Wert, dann muss dieser Wert bei der Berechnung des tatsächlichen Schadens des Berechtigten berücksichtigt werden.⁵⁸

Als generelle Berechnungsgrundlage wird in den Absätzen 1 und 2 die Regel vorgesehen, die bei der Bemessung der Entschädigung der Wert der Sache am Ort und zur Zeit der Übernahme von dem Börsen- und Marktpreis ausgeht. In der Praxis wird grundsätzlich bei der Bestimmung des Marktpreises der Ware dessen vereinbarter und in den Frachtbrief eingetragener Wert als ein wichtiger Anhaltspunkt zugrunde gelegt.⁵⁹ Nach einer Entscheidung von TKG ist dieser Wert nur insoweit berücksichtigt werden, als er den Marktpreis der Ware reflektiert.⁶⁰

Gemäß Art. 23/ III CMR darf die Entschädigung jedoch 8, 33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen. Der IWF (Internationalen Währungsfond) hat als Rechnungseinheit i.S.d. Art. 23/ III ein Sonderziehungsrecht, das sog. „SDR (spezial drawing right)“ eingesetzt, damit dem Berechtigten ein Schutz gegen Kursschwankungen gewährleistet wird.⁶¹ Der Gegenwert eines Sonderziehungsrechts in Türkischer Lira wird durch die Türkische Zentrale Bank laufend bekannt gegeben.⁶² Nach Art. 23 / VII CMR erfolgt die Umrechnung entsprechend dem Wert der betreffenden Währung am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag.⁶³ Unter dem „Rohgewicht“ ist das Gesamtbruttogewicht der Absendung zu verstehen. Es kommt daher nicht auf die Werte einzelner Waren oder Verpackungseinheiten.⁶⁴ So ist die Entscheidung von TKG v. 23.03.2000 im Ergebnis nicht zutreffend, weil das Gericht hier für die Berechnung der

57 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 06.07.2004, E. 2004/7479, K. 2004/7527 (Kazancı İctihat Programı).

58 Yargıtay, 11. HD, 21.01.2003, E. 2002/7548, K. 2003/517 (Kazancı İctihat Programı).

59 Dazu s. Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007, 283.

60 Yargıtay, 11 HD, 22.11.2005, E. 2004/12377, K. 2005/11330 (Kazancı İctihat Programı).

61 Yargıtay, 11. HD, 14.12.2000, E. 2000/8197, K. 2000/10061 (Kazancı İctihat Programı).

62 Dazu s. die web-seite der Türkischen Zentralen Bank unter <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.html>.

63 Yargıtay, 11. HD, 14.12.2000, E. 2000/8197, K. 2000/10061 (Kazancı İctihat Programı).

64 Özdemir, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 2006, 146; Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007, 284; BGH, 30.01.1981, VersR 1981, 473.

Haftungshöchstsumme nicht auf das Gesamtgewicht der beförderten 13 Verpackungen, sondern nur auf das Gewicht der zerstörten Verpackung abgestellt hat.⁶⁵

Schließlich regelt Art. 23/ V CMR die Berechnung der Entschädigung auf Grund der Überschreitung der Lieferfrist. Wird die Lieferfrist länger als 60 Tage überschritten, kann der Verfügungsberichtigte das Gut als verloren betrachten, Art. 20/ I CMR. Außerdem kann eine Entschädigung aus einer Lieferfristüberschreitung nur dann gefordert werden, wenn binnen 21 Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, ein entsprechender Vorbehalt gegenüber dem Frachtführer gemacht wurde, Art. 30/ III CMR. Die Haftung des Frachtführers für Schäden aus Lieferfristüberschreitung wird auf die Höhe der Fracht limitiert. Zu beachten ist hier, dass die Haftungsgrenzung des Art. 23/ V CMR nur für den Fall der verzögerten Lieferung gilt, nicht dagegen für den Fall der Nichtlieferung.⁶⁶ Außerdem erfasst die Höchstgrenze des Art. 23/ V CMR die Schäden nicht, die mittelbar durch die Verspätung entstanden sind, wie z.B. Beschädigung an Lebensmitteln.⁶⁷

4. Schadenersatz bei Beschädigung des Gutes

Bei Beschädigung der beförderten Ware muss der Frachtführer gemäß Art. 25/ I CMR den Betrag der Wertminderung zahlen, die nach dem Börsen- oder Marktpreis der Ware am Ort und zur Zeit der Übernahme berechnet wird. Unter Wertminderung ist dann der Unterschiedsbetrag zwischen der unbeschädigten und der beschädigten Ware zu verstehen, wobei der Wert der Ware am Ort und zur Zeit der Übernahme der Ware zur Beförderung zugrundegelegt wird. Diesem Betrag kommen außerdem die Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Gutes entstandene Kosten hinzu und wird dann der zu ersetzende Schaden berechnet.

Die Entschädigung darf jedenfalls den Betrag, der bei ganzlichem Verlust zu zahlen wäre, nicht übersteigen. Zu beachten ist hier, dass der Berechtigte im Falle der Lieferung einer beschädigten Ware mit Überschreitung der Lieferfrist für beiden Tatbestände Schadenersatz verlangen kann, vorausgesetzt, dass die Gesamt-

65 Yargıtay, 11. HD, 23.03.2000, E. 2000/994, K. 2000/2205 (Kazancı İçtihat Programı).

66 So auch Yargıtay, 11. HD, 08.03.2004, E. 2003/7882, K. 2004/2231 (Kazancı İçtihat Programı).

67 Yargıtay, 11. HD, 01.05.2001, E. 2001/1499, K. 2001/3860 (Kazancı İçtihat Programı).

entschädigung die Höchstgrenze des Art. 25/ II CMR nicht übersteigt.⁶⁸

Im Fall der Teilbeschädigung der Sache, deren restlicher Teil ohne Wertminderung verwendbar ist, wird der Schadenersatz nach Art. 23/ I, II, III CMR berechnet.⁶⁹ Auch in diesem Fall darf die Entschädigung, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre, nicht übersteigen (Art. 25/ II CMR).

Die Entschädigung nach Art. 25 CMR setzt voraus, dass die Beschädigung an der Ware tatsächlich besteht, was durch den Berechtigten dargelegt werden soll. Allein die Möglichkeit, dass der beförderten Sache zu Schaden kommen könnte, reicht hierfür nicht. Nach einer Entscheidung von TKG kann der Empfänger keinen Schadenersatz verlangen durch die Behauptung, dass die Beschädigung der Verpackung wegen Feuchtigkeit nicht automatisch zu der Annahme führt, dass die darin beförderten Gasofen dadurch beschädigt worden sind.⁷⁰

5. Verschulden von Frachtführer

In der CMR werden neben den Haftungsregeln auch eine Reihe von Haftungsbefreiungsgründe und Beweislastumkehrungen zugunsten des Frachtführers vorgesehen. Nach Art. 29 CMR kann der Frachtführer jedoch von diesen Möglichkeiten nicht Gebrauch machen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht. In diesem Fall wird der Frachtführer ohne Begrenzung für den ganzen tatsächlichen Schaden haften.⁷¹

Der Begriff „Vorsatz“ ist dem türkischen Recht bekannt, derjenige handelt vorsätzlich, der den rechtswidrigen Tatbestand weist und will.⁷² Der andere Begriff in Art. 29 CMR „das dem Vorsatz gleichstehende Verschulden“ wirft jedoch gewisse Probleme auf. In ständiger Rechtsprechung von deutschen BGH wird bei grober Fahrlässigkeit des Frachtführers das Vorliegen eines dem Vorsatz

68 So auch Yargıtay, 11. HD, 19.03.2001, E. 2001/4, K. 2001/2074 (Kazancı İçtihat Programı).

69 Yargıtay, 11. HD, 12.10.2005, 2004/12175, K. 2005/9631 (Kazancı İçtihat Programı).

70 Yargıtay, 11. HD, 14.02.2005, 2004/4507, K. 2005/1137 (Kazancı İçtihat Programı).

71 Yargıtay, 11. HD, 18.04.2005, E. 2004/7300, K. 2005/3742 (Kazancı İçtihat Programı).

72 Kaya, Sorumluluk II, İÜHF 1998, 267.

gleichstehenden Verschuldens bejaht.⁷³ Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die erforderliche Sorgfalt nach den Umständen in ungewöhnlich schwerwiegender Weise verletzt wird.⁷⁴ In der türkischen Rechtsprechung wird grobe Fahrlässigkeit des Frachtführers in bestimmten Fällen angenommen, wie etwa bei Ablieferung der beförderten Ware an eine unbekannte Person⁷⁵; Nichtlieferung der Ware ohne einen triftigen Grund, zu nennen⁷⁶; trotz einer ausdrücklichen Gegenanweisung des Absenders, die Beförderung der Ware im Kühlraum des Fahrzeuges⁷⁷. Die Rechtsprechung von TKG bezüglich der Anwendung des Art. 29 CMR wird dabei ein Kriterium für die Annahme der groben Fahrlässigkeit entwickelt, nämlich „keine oder nicht triftige Erklärung oder Begründung des Frachtführers für den Schadenstatbestand“⁷⁸. In bestimmten Fällen wird dagegen die grobe Fahrlässigkeit Frachtführers abgelehnt, wenn etwa der Frachtführer den vom Absender gegebenen Fahrplan nicht befolgt⁷⁹; oder wenn er die Ware ohne Empfangsschein und Zahlungsbescheinigung abgeliefert hat⁸⁰. Das TKG hat jedoch hier darüber keinen weiteren Hinweis gegeben, welche Überlegungen zum Ausschluss der groben Fahrlässigkeit geführt haben.

6. Zinsen und Währung

Nach Art. 27/ I CMR kann der Verfügungsberechtigte auf die ihm gewährte Entschädigung, Zinsen in Höhe von 5 % jährlich verlangen. Ein 5 % Verzugszinsensatz wird in der türkischen Literatur wegen der inflatorischen Entwicklung und der Realitäten der türkischen Wirtschaft nicht hinreichend gefunden.⁸¹ Nach TKG soll die Bestimmung des Art. 27/ I CMR nur auf die Entschädigungen, die in ausländischer Währung ausgedrückt sind, anzuwenden, weil

73 S. dazu beispielsweise BGH, 16.02.1984, VersR 1984, S. 551; BGH, 27.06.1985, VersR 1985, S. 1060.

74 Piper, Höchststrichterliche Rechtsprechung zum Speditions- und Frachtrecht, Köln 1988, S. 181.

75 Yargıtay, 11. HD, 06.06.1984, E. 778, K. 4782 (Kazancı İçtihat Programı).

76 Yargıtay, 11. HD, 21.10.2002, E. 4923, K. 9359 (Kazancı İçtihat Programı).

77 Mersin Asliye Ticaret Mahkemesi, 16.04.1999, E. 1996/636, K. 1999/194, Kendigelen, Mütalaalar Cilt I, İstanbul 2006, 411.

78 Dazu s. beispielsweise Yargıtay, 11. HD, 04.04.2005, E. 2004/6554, K. 2005/3212; Yargıtay, 11. HD, 06.12.2000, E. 2000/4546, K. 2000/5446; Yargıtay, 11. HD, 26.01.1999, E. 1998/5499, K. 1999/136 (Kazancı İçtihat Programı).

79 Yargıtay, 11. HD, 24.10.1994, E. 3370, K. 7769 (Kazancı İçtihat Programı).

80 Yargıtay, 11. HD, 06.11.2000, E. 2000/8660, K. 2000/8576 (Kazancı İçtihat Programı).

81 Karan, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Dergisi, XVIII, Ankara 2001, S. 120; Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007, 339.

die galoppierende Inflation in der Türkei den Entschädigungsbetrag bis zum Ende des Prozesses zu Nichte machen könne. Auf die Haftungsbeträge in türkischer Währung soll dann der im türkischen Recht geltende Verzugszinsensatz anzuwenden.⁸²

Dieser Meinung von TKG kann jedoch nicht zugestimmt werden. Für höhere Zinsen als 5 % ergibt sich aus der CMR keine Anspruchsgrundlage, die Regelung des Art. 27 ist abschließend. Mit der Einführung eines bestimmten Zinsesatzes in den Art. 27/ I CMR wird beabsichtigt, dass eine harmonisierte Anwendung des Abkommens in den Mitgliedstaaten gewährleistet wird. Der Frachtführer soll also vor den Gerichten der Mitgliedstaaten für einen Entschädigung mit demselben Umfang haften. Außerdem führt eine derartige Anwendung dazu, dass bei einer Entschädigungsforderung in türkischer Währung, ein ausländisches Gericht Zinsen in Höhe von 5 %, ein türkisches Gericht dagegen höhere Zinsen als 5 % beurteilen werden, was aber wegen unterschiedlichen Ergebnissen für den Frachtführer nach der CMR nicht gerechtfertigt werden kann.⁸³

Nach Art. 27/ I CMR setzt die Verzinsung am Tag der Absendung der schriftlichen Reklamation bzw. einer Klageerhebung ein. Falls der Berechtigte in der Reklamation eine Frist für die Schadenersatzzahlung gesetzt hat, dann läuft die Verzinsung von dem Tag der Fristende an.⁸⁴ Das TKG hat in einer Entscheidung hierfür außerdem ausgeführt, dass die Umrechnung der SDR nach dem Tageskurs der Entscheidung gemäß Art. 27/ II CMR dazu führe, dass die Verzugszinsen auch nicht rückgängig gerechnet werden könne, sondern von dem Tag der Entscheidung an laufen würde.⁸⁵ Dieser Entscheidung ist deswegen nicht zuzustimmen, weil Art. 27/ I CMR eine ausdrückliche Regelung hierfür vorsieht, wonach von dem Tag der Reklamation oder der Klageerhebung an die Frist für die Verzinsung jeder Entschädigungsforderung beginnt.

V. Reklamationen und Klagen

Art. 30 CMR regelt die Verteilung der Beweislast bei Annahme der Ware mit oder ohne Vorbehalt. Nimmt dann der Empfänger die Ware ohne Vorbehalt, kommt die Beweisvermutung in Betracht,

82 Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007, 339.

83 Aydın, Taşıyıcının Sorumluluğu, İstanbul 2006, 128.

84 Yargıtay, 11. HD, 21.10.2003, E. 2003/3664, K. 2003/9633; Yargıtay, 11. HD, 17.10.2002, E. 2002/5996, K. 2002/9130 (Kazancı İçtihat Programı).

85 Yargıtay, 11. HD, 14.12.2000, E: 2000/8197, K. 2000/10061 (Kazancı İçtihat Programı).

dass die Ware in einwandfreiem Zustand abgeliefert worden ist. Art. 30 CMR enthält keine Formregel für den Vorbehalt, auch ein mündlicher Vorbehalt muss dann genügen⁸⁶ Ein schriftlich gemachter Vorbehalt würde dagegen eine gewisse Beweiserleichterung gewährleisten, wobei dafür schon ein Telex oder Telefax genügen soll.⁸⁷ Der Vorbehalt muss vom Empfänger dem Frachtführer gegenüber erklärt werden; Vorbehalte, die dem Fahrer des Frachtführers gegenüber abgegeben sind auch gültig, weil diese als Empfangsboten anzusehen sind.⁸⁸ Außerdem muss der Vorbehalt unbedingt erklärt werden; einseitige Expertise über den Teilverlust oder die Beschädigung der Ware genügen nicht.⁸⁹ Die Regelung des Art. 30 CMR ist im Falle der Nichtlieferung nicht anzuwenden.⁹⁰

Nach Art. 30/ III CMR kann Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist nur gefordert werden, wenn binnen 21 Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, an den Frachtführer ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet wird. Da diese Vorschrift wegen der Schwierigkeiten bei der Zusammenführung von Beweismaterialien zum Schutz des Frachtführers in den Art. 30 CMR eingeführt worden ist, entfällt diese Schutzfunktion, wenn der Frachtführer schon in dem Empfangschein oder in ähnlichen Dokumenten die Überschreitung der Lieferfrist zugegeben hat.⁹¹

Die Zuständigkeit des Gerichts für Ansprüche einer der CMR unterliegenden Beförderung bestimmt sich nach der Regelung des Art. 31 CMR, soweit die Parteien bestimmte Gerichte von Vertragsstaaten nicht vereinbart haben. Zu beachten ist hier, dass Art. 31 CMR nur eine Regelung der internationalen Zuständigkeit vorsieht, die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem nationalen Recht dieses Staates, das die Zuständigkeit der Gerichte regelt.⁹² Der ständigen Anwendung des Art. 31 CMR durch TKG kann daher

86 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 06.02.2000, E. 2000/4621, K. 2000/5048 (Kazancı İçtihat Programı).

87 Yargıtay, 11. HD, 27.09.2005, E. 2004/10335, K. 2005/8768; Yargıtay, 11. HD, 02.03.2000, E. 1999/8071, K. 2000/1725 (Kazancı İçtihat Programı).

88 So auch Yargıtay, 11. HD, 06.02.2000, E. 2000/4621, K. 2000/5048; Yargıtay, 11. HD, 04.07.2002, E. 2002/3189, K. 2002/7037 (Kazancı İçtihat Programı).

89 Yargıtay, 11. HD, 31..01.2000, E. 1999/9740, K. 2000/437 (Kazancı İçtihat Programı).

90 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 09.04.2002, E. 2002/595, K. 2002/3320 (Kazancı İçtihat Programı).

91 Vgl. Yargıtay, 11. HD, 28.06.1993, E. 5240, K. 4723 (Kazancı İçtihat Programı).

92 Koller, Transportrecht, München 1989, Art. 31 CMR, Rn. 2; Akıncı, Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999, 182.

nicht gefolgt werden, wenn es auch die örtliche Zuständigkeit nach Art. 31 CMR bestimmt.⁹³ Die Parteien können dagegen neben den nach Art. 31 CMR zuständigen Gerichten auch andere Gerichte als zuständige vereinbaren.⁹⁴

Literaturverzeichnis

- Akıncı, Ziya*: Karayoluyla ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR Ankara 1999.
- Aydın, Alihan*: CMR' ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, İstanbul 2006.
- Erdil, Engin*: Açıklamalı, İçtihatlı Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, CMR Konvansiyonu Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007.
- Glöckner, Herbert*: Leitfaden zur CMR, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, 7. Auflage, Berlin 1991.
- Kaya, Arslan*: Taşıyıcının Karayolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme' de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFM 1998 (Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu' na Armağan Sayısı), C. LVI, S. 1-4, s. 239-367.
- Özdemir, Turkey*: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006.

93 S. dazu die Entscheidungen von TKG wie z.B. Yargıtay, 11. HD, 07.10.2004, E. 2003/13029, K. 2004/9437, wonach die örtliche Zuständigkeit des Gerichts nach Art. 31/ I-b CMR entschieden wird; so auch bei Yargıtay, 11. HD, 04.07.2005, E. 2004/10588, K. 2005/7103 (Kazancı İçtihat Programı).

94 So auch Yargıtay, 11. HD, 07.10.2004, E. 2003/13029, K. 2004/9437 (Kazancı İçtihat Programı).

