

KARAYOLUYLA GERÇEKLEŞTİRİLEN TAŞIMALARDA TTK'NİN TAŞIMA İŞLERİ KİTABI'NDA İHDAS EDİLEN HÜKÜMLERİN UYGULANMASI AÇISINDAN TAŞIT KAVRAMININ ETKİŐİ

ArŐ. Gör. Süleyman KIRAN*

ÖZET

Taşıma işinin taşıt ile gerçekteŐtirilmesi taşıma hukukunun odak noktasını oluşturmaktadır. Denizyolu, havayolu, demiryoluyla yapılan ve multimodal taşımalarda taşıma işinin taşıt ile gerçekteŐtirileceĐi hususunda Şüphe bulunmamaktadır. Ancak karayoluyla yapılan taşımalarda taşıma işinin taşıt ile gerçekteŐtirilmemesi halinde TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı kapsamında kabul edilip kabul edilemeyeceği hususu değerlendirilmelidir. Zira TTK taşıma işleri kitabı bu konuda suskun kalmıŐtır. Bu halde mehz kanunlardan hareketle taşıma işinin taşıt ile gerçekteŐtirilmesi halinde söz konusu taşıma işinin TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı kapsamında kaldığı kabul edilmelidir. Ancak her türlü taşıtın değil, sadece motorlu taşıtların bu kapsamda yer aldığı kabul edilmelidir. Bu değerlendirme ise; herhangi bir taşıma işinde hangi kanun hükümlerinin uygulanacağını göstermesi bakımından önem arz etmektedir. Taşıma işinin taşıt ile gerçekteŐtirilmesi gerektiği tespitinden sonra, taşıma işinin herhangi bir taşıt ile gerçekteŐtirilip gerçekteŐtirilemeyeceĐi değerlendirmeye değer diğer bir konudur. Taşıma işi her zaman herhangi bir taşıt ile gerçekteŐtirilemeyecektir. Bazı taşımalarda, taşıma işinin belli özellikleri haiz taşıt ile gerçekteŐtirilmesi zorunludur.

Anahtar Kelimeler: Türk Ticaret Kanunu (TTK), taşıma, karayoluyla taşıma, taşıt, motorlu taşıt.

* Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı.
slymnkrn17@gmail.com

EFFECT OF THE CONCEPT OF VEHICLE IN TRANSPORTATIONS CARRIED BY ROAD IN TERMS OF IMPLEMENTATION OF PROVISIONS REGULATED IN THE TRANSPORTATION BUSINESS BOOK OF THE TCC

ABSTRACT

The core point of transport law is performing transportation business by vehicle. There is no doubt that transportation business in carriages by air, rail, sea and multimodal carriages is performed by vehicle. However, in case transportation business is not performed by vehicle in carriages by road, it should be examined that whether this case can be considered within the scope of the transportation business book of the TCC or not. This is because the transportation business book of the TCC is silent about the issue. Therefore, considering the referenced codes it should be accepted that transportation business should be considered within the scope of transportation business book of the TCC, only if it is performed by vehicle. However, it should be accepted that rather than all kinds of vehicles, only motor vehicles should be considered within this scope. This evaluation is important in terms of indicating applicable legal provisions in any kinds of transportation business. is applicable in any transportation business. After determining that transportation business must be performed by vehicle, another topic to discuss is whether transportation business can be performed by any vehicle or not. Transportation business can not be performed by any vehicle in every situation. In some cases, transportations business must be performed with vehicles having some special qualities.

Keywords: Turkish Commercial code (TCC), carriage, carriage by road, vehicle transport business, motor vehicle.

I. GİRİŞ

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (eTTK) yürürlüğü döneminde bu kanunun taşımaya ilişkin hükümlerinin uygulanması için taşıma işinin ücret karşılığında üstlenilmesi gerekli ve yeterliydi. Örneğin; bir bina içinde ücret karşılığı bir kattan diğer hamal aracılığıyla yapılan bir taşıma, TTK'nın uygulama alanı kapsamındaydı. Bu hükümlerin uygulanması için, eşyanın ayrıca taşıt aracılığıyla taşınması şartına TTK'da açıkça yer verilmemekteydi. Doktrinde ise; böyle bir şartın aranması gerektiği görüşünü ileri sürenler sayıca son derece azdı^{1,2}. Bu halde, genel kabule göre; TTK'nın uygulama alanı bakımından taşıma işi, motorlu taşıtlarla gerçekleştirilebileceği gibi insan sırtında veya hayvan sırtında³; bunların itme ya da çekme gücüyle hareket eden bir motorsuz taşıt vasıtasıyla dahi gerçekleştirilebilirdi⁴.

1956 tarihli TTK'nın taşıt kullanma konusunda herhangi bir düzenlemeye yer vermemiş olması yürürlüğe girdiği dönem için makul görülebilirdi. Zira Türkiye'de taşıt ile taşıma, o zaman için günümüzdeki kadar yaygın değildi⁵. Ancak 1980'li yıllardan sonraki yıllarda, Türkiye'de taşıt kullanımının artmış olması ile birlikte karayollarının sayısı da artmıştır. Özellikle, 2000'li yıllardan günümüze kadar karayollarının durumunun iyileştiği ve çok şeritli yolların arttığı da aşikârdır. Günümüzde; hayvan aracılığıyla veya insan gücüyle, ücret karşılığı gerçekleştirilen taşıma neredeyse yok denilebilecek kadar azdır.

- 1 Ülgen'e TTK'nın yürürlüğü döneminde taşıma işleri bakımından bir taşıt kullanmanın zorunlu olduğunu ifade etmekteydi, Ülgen, Hüseyin (1988) Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul, s.4. Zeyneloğlu ise; taşımının eşya veya yolcu taşımaya elverişli bir taşıt ile yapılmasının taşıma sözleşmesinin bir unsuru olduğunu ifade etmekle birlikte böyle bir değerlendirmeyi eTTK'dan değil, Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği'nden hareketle yapmaktaydı, Zeyneloğlu, Ahmet (1980) Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara, s.75-77.
- 2 Arkan, Sabih (1982) Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını, s.12-13.
- 3 Hatta güvercinle mektup taşımının eşya taşıma olduğu ve taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin güvercinle mektup taşımalara dahi uygulanacağı ifade edilmekteydi, Atabek, Reşat (1960) Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul, s.27.
- 4 Atabek, s.27.
- 5 Türkiye'de Karayolu Genel Müdürlüğü 01.03.1950 tarihinde kurulmuştur, Türkiye karayolu taşımacılığının tarihçesi için bkz. Keçeci, Adnan, "Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı", <http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-tr.mfa> s.e.t. 23.05.2015. Ayrıca bkz. <<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx>> s.e.t. 23.05.2015.

2011 tarihli 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) ile taşıma hükümleri ayrı bir kitap olarak “Taşıma İşleri” başlığı altında düzenlenmiştir. Bu kitap içinde, eşya taşımaya ilişkin hükümlere 850 ilâ 905. maddeler arasında yer verilmektedir. Bu kitabın birinci ile eşya taşımaya ilişkin ikinci kısım hükümleri, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri olarak kabul edilmektedir⁶.

Söz konusu genel hükümlerin uygulama alanı TTK m.852'deki “Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine⁷ ilişkin özel hükümler saklıdır.” hükmü ile sınırlandırılmıştır⁸. Deniz taşımalarında taşımanın gemi⁹, yani bir taşıt ile yapılacağından şüphe bulunmamaktadır¹⁰. Demiryolu taşımalarında, demiryolu hatları üzerinde taşımaya elverişli lokomotif, vagon ve tender gibi taşıtlar ile taşıma fiili gerçekleştirilmektedir¹¹. Hava taşımalarında ise; uçak¹², balon ve zeplin gibi bir taşıt kullanımını hava taşımalarının¹³ olmazsa olmazıdır¹⁴. Görüldüğü üzere taşıt kavramı, sayılan taşıma hukukunun alt dallarının odak noktasını oluşturmaktadır¹⁵.

- 6 TTK'nın dördüncü kitap birinci kısmı olan “genel hükümler” gerekçesinde bu husus “... Ancak, mehz Alman Kanunu doğrultusunda yapılan değişiklik ve düzenlemeler, Tasarının Dördüncü Kitabının özellikle birinci ve ikinci kısımlarını, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri haline dönüştürmüştür. Bu düzenleme çerçevesinde, karayoluyla ve demiryoluyla yapılan ve ilgili milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanına girmeyen eşya taşımaları, yolcu taşımaları, taşınma eşyası taşınması, değişik tür araçlar ile yapılan (karma, kombine) taşımalar ve taşıma işleri yüklenicileri hakkında uygulanacak ortak kurallar tespit edilmiştir...” şeklinde ifade edilmektedir.
- 7 Hüküm “posta idaresi”ne ilişkin değil, “posta taşımaları”na ilişkin olarak düzenlenmeliydi, Özdemir, Turkey (2014) Taşıma Hukuku ve Sigortaları Toplantı Notları, İstanbul, İstanbul Barosu Yayınları, s.186. Posta idaresine ilişkin hükümler değil, “posta taşımaları”na ilişkin hükümler taşıma hukukunun ilgi alanındadır.
- 8 Esasen özel hüküm-genel hüküm ilişkisi çerçevesinde bu düzenleme bulunmasa dahi aynı sonuca ulaşılabilirdi. Buna rağmen kanun koyucu eTTK m.764 hükmünün dilini sadeleştirerek, hükmü aynen almak suretiyle TTK'da açıkça düzenleme yolunu tercih etmiştir.
- 9 TTK m.931/1 hükmünde gemi “Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından ‘gemi’ sayılır.” şeklinde açıkça tanımlanmaktadır.
- 10 Bkz. TTK m.1138 vd.
- 11 Arkan, Sabih (1987) Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını, s.31-32.
- 12 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda (TSHK) “uçak” yerine “hava aracı” terimi kullanılmakta, TSHK m.3/1-b'de bu husus “havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı” ifade ettiği belirtilmektedir, 2920 sayılı TSHK, RG, T. 19.10.1983, S.18196. Bunun sebebi; “uçak” kavramının “hava aracı” kavramına göre dar kalması, belirli hava taşıtlarını kapsam dışında bırakmasıdır, Özdemir, Turkey (2006) Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/ veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, s.38.
- 13 Hava taşıtlarından bahsedebilmek için taşıtın havalanabilme ve havada seyredebilme imkânını haiz olması gerekir, Orbay Ortaç, Nurdan (2014) Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk, Ankara, Turhan Yayınevi, s.8-9.
- 14 Bkz. 2920 sayılı TSHK m.121.
- 15 Sözer, Bülent (2014) Deniz Ticareti Hukuku - I, 3. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, s.13.

Multimodal taşımalar¹⁶ açısından, birden fazla taşıma moduyla birlikte, bu taşıma modlarına uygun birden fazla taşıt kullanılmalıdır¹⁷. Kombine taşımalarda ise; eşyanın tek bir taşıt ile bir yerden başka bir yere taşınması söz konusudur¹⁸.

Ulusal karayolu taşımalarına, TTK taşıma işleri kitabı uygulanacaktır. Karayolu taşımalarında, diğer taşıma modlarında olduğu gibi TTK taşıma işleri kitabının uygulanması için taşıt kullanma şartının aranıp aranmayacağı değerlendirilmeye değer bir konudur. Taşıma işleri kitabının gerek metni gerekse de gerekçesi incelendiğinde bu kitapta büyük oranda Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımaya İlişkin Sözleşme (CMR- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road¹⁹) ile Alman Ticaret Kanunu (HGB-Handelsgesetzbuch) hükümlerinin etkisi görülmektedir²⁰. Bu sebeple çalışmamızda, TTK taşıma işleri kitabı hükümleri, mehz CMR ve HGB hükümleri ile birlikte değerlendirilecektir.

II. “TAŞIT” VE “ARAÇ” KAVRAMLARI

TTK’da, karayolu ile gerçekleştirilen taşımalarda taşıma işine ilişkin hükümlerin uygulanması bakımından, eşyanın taşıt ile taşınması şartından lafız itibariyle doğrudan bahsedilmemektedir. Bununla birlikte taşıma işleri kitabında yer alan hükümlerin bir kısmında doğrudan veya dolaylı olarak taşımanın “taşıt” veya “araç” ile gerçekleştirilmesine işaret edilmektedir.

TTK taşıma işleri kitabı hükümlerinde, genellikle “taşıt” kavramından ziyade “araç” kavramı tercih edilmiştir. Şöyle ki; TTK m.857/1-n²¹, m.863/1²², m.878/1-a²³ hükümleriyle dördüncü kitabın dördüncü kısmı olan “Değişik Tür

16 Multimodal taşımalar, TTK taşıma işleri kitabının dördüncü kısmını oluşturan 902 ilâ 905. maddeleri arasında ve “Değişik Tür Araçlar ile Taşıma Başlığı” altında düzenlenmektedir. TTK m.902/1-b hükmünde değişik tür taşıt kullanımının, bu kısmın uygulanma şartlarından biri olduğu ifade edilmektedir.

17 Bkz. Adıgüzel, Burak (2015) Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Ankara, Adalet Yayınevi, s.30-32.

18 Adıgüzel, s.33-35.

19 3939 sayılı Kanun, RG, T.14.12.1993, S.21788.

20 Bu konuda bkz. TTK m.850-905 hükümlerinin gerekçeleri.

21 TTK m.857/1-n hükmü “Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme” şeklindedir.

22 TTK m.863/1 c.1 hükmü “Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır.” şeklindedir.

23 TTK m.878/1-a hükmü “Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir *aracın* kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması” şeklindedir.

Araçlar ile Taşıma” hükümlerinde “araç” kavramı yer almaktadır. Ayrıca aynı hükümde “araç” kavramının yanında “taşıt” kavramının kullanıldığı da görülmektedir. Örneğin; TTK m.877 hükmünde; “araç” kavramı “taşıt” kavramıyla birlikte kullanılmaktadır²⁴. Bu sebeple, TTK’da “araç” ile “taşıt” kavramlarına farklı anlamlar yüklenip yüklenmediği hususu değerlendirmelidir.

Araç ve taşıt kavramlarına ilişkin tanımlamalar Karayolu Trafik Kanunu (KTK)²⁵ m.3’te yer almaktadır. Söz konusu bu hükümde “araç” kavramı; “*Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adı*” olarak tanımlanmıştır. Bu hükümde “taşıt” ise; “*Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlar.*”dır. Yine bu hükümde, taşıtlardan makine gücü ile yürütülenler “motorlu taşıt”; insan ve hayvan gücü ile yürütülenler “motsuz taşıt” olarak kabul edilmektedir. Karayolu Trafik Yönetmeliği (KTY)²⁶ m.3’te de aynı tanımlar yer almaktadır. KTK m.3 ve KTY m.3’te yer alan bu tanımda esas itibariyle “araç” kavramının “taşıt” kavramıyla, “taşıt” kavramının ise “araç” kavramıyla tanımlanmaya çalışmış olması karşısında, bu düzenlemelerin “araç” ile “taşıt” kavramı ayrımı için yeterince yol gösterici olmaktan uzak olduğu söylenebilir²⁷.

Araç, esas itibariyle bir işi yapmakta veya neticelendirmekte kullanılan nesnenin genel adıdır²⁸. Aracın taşıma işinde kullanılması halinde ise, taşıttan söz edilir. O halde araç ile taşıt kavramları eşya veya yolcu taşınması için eş anlamlıdır. Bu sebeple, kanunlaşma sürecinde TTK’nın taşıma işleri kitabında, bu iki kavramdan biri tercih edilmiş olsaydı, kavram birliği açısından dahi isabetli olurdu. Nitekim CMR’nin uygulama alanı itibariyle fiilen eşya taşınmasında kullanılan taşıma araçları “taşıt” kavramı içinde değerlendirilmektedir²⁹. Bu anlamda otobüs, motosiklet, traktör gibi araçlar 1949 tarihli Karayolları Trafik Kanunu anlamında “taşıt” kavramı içinde yer alsa da; fiilen eşya taşınmasında kullanılmadığı sürece CMR’nin uygulama alanı dışında kalmaktadır³⁰.

24 “Araç arızası ve kiraya verenin kusuru” başlıklı TTK m.877 hükmü “Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.” şeklindedir. Hükmünde “taşıma aracı” kavramı kullanılmaktadır. Bununla birlikte “taşıma aracı” kavramı da taşıtla aynı kavrama karşılık gelmektedir. “Araç” kavramı için ifade ettiklerimiz “taşıma aracı” kavramı için de geçerlidir.

25 2918 sayılı KTK, RG. T.13.10.1983, S.18195.

26 RG. T.18.07.1997, S.23053.

27 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde ise “araç” ile “taşıt” kavramları tanımlanmamıştır.

28 Bkz. www.tdk.gov.tr, s.e.t. 28.07.2015.

29 Karan, Hakan (2011) CMR Şerhi, Ankara, Seçkin Yayınevi, s.32.

30 Karan, s.32; Aydın, Alihan (2002) CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul, Arıkan Yayınevi, s.17.

Gerçekten de TTK'nın 877. maddesindeki “*Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.*” şeklindeki hükmüne bakıldığında “araç” ile “taşıt” kavramının farklı kavramlara işaret etmediği görülmektedir. Bu hükmün mehzasını CMR m.17/3 hükmü oluşturmaktadır. Nitekim CMR m.17/3’de; “araç” veya “taşıt” gibi farklı kavramlar değil, tek kavram olarak “vehicle³¹” kullanılmaktadır³². CMR'nin Almanca metninde ise, bu hüküm yine tek kavram olan “Fahrzeug” ile ifade edilmektedir³³. Bu hususlar da göz önünde tutulduğunda, bu iki kavramın eş anlamlı olduğu sonucuna ulaşılabilir. Biz de bu sonuçlardan hareketle, “araç” ile “taşıt” kavramlarından sadece taşımadaki araca işaret etmesi sebebiyle “taşıt” kavramını kullanmayı tercih etmekteyiz.

III. TAŞIT KULLANIMI BAĞLAMINDA CMR VE HGB İLE TTK İLİŞKİSİ

A. CMR'DE TAŞIT KULLANIMI DÜZENLEMESİ

CMR'nin, TTK'nın mehzası olduğu yukarıda belirtilmiştir. CMR'nin uygulama alanının sınırlarını çizen 1. maddesine bakıldığında, bu sınırlardan birinin de taşımanın taşıt ile yapılması olduğu görülmektedir. Bu çerçevede CMR, taşıma işinin ancak bir taşıt ile yapılması halinde uygulama alanı bulabilir.

CMR'de taşıt kavramından ne anlaşılması gerektiği de düzenleme altına alınmıştır. CMR bakımından taşıtın ne anlama geldiği hususu CMR'de yer almaktadır (m.1/2). Bu hükümde taşıt kavramı için 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafığı Anlaşması (KTA)³⁴ m.4'e atıf yapılmaktadır. Bu anlamda CMR'nin

31 Hükümde yer alan kelime “means” değil, “vehicle”dir. “Means” kelimesi Türkçe’ye bir şeyi neticelendirmekte kullanılan nesnenin genel adı olarak çevrilebilirken; “vehicle” kelimesi taşımada kullanılan araç, yani taşıt olarak çevrilebilir.

32 CMR m.17/3 hükmünün İngilizce metni “The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.” şeklindedir. CMR m.51 gereğince CMR'nin İngilizce ve Fransızca metinleri CMR'nin resmi dilidir ve her iki dildeki metin eşit olarak geçerlidir.

33 CMR m.17/3 hükmünün Almanca metni “Um sich von seiner Haftung zu befreien, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch gegebenenfalls auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen.” şeklindedir.

34 6547 sayılı Kanun, T.02.06.1955. Karayolları Trafığı Anlaşması resmi çevirisi için bkz. RG, T.11.05.1955, S.9003.

uygulama alanı itibariyle taşıt kapsamına; motorlu taşıtlar, mafsallı taşıtlar³⁵, römorklar ve yarı römorklar girmektedir³⁶. Dört kategori olarak sayılan bu sayım sınırlayıcıdır³⁷. Buna karşın, 1949 tarihli olmasına rağmen bu anlaşma, sadece 1956 tarihli CMR'nin değil, günümüzde ortaya çıkan, hatta gelecekte teknolojik gelişmeler sonucu ortaya çıkacak olan taşıtları dahi kapsayıcı niteliktedir³⁸. O halde kategorik olarak sınırlayıcı bir düzenleme söz konusu olsa da içerik itibariyle düzenlemenin sınırlayıcı olmadığı söylenebilir³⁹.

Konteynerin taşıt olarak kabul edilip kabul edilemeyeceği hususu da değerlendirilmelidir. Doktrinde yer alan bir görüşe göre; konteyner bir eşya olduğundan CMR'nin uygulama alanı bakımından bir taşıt olarak değerlendirilemez⁴⁰. Diğer bir görüşe göre ise; temel kullanılış amacı ve taşımaya etkisinden hareketle konteyner; taşımaya yardımcı teknik bir vasıta olarak kabul edilmelidir⁴¹. Oysa doktrindeki bu değerlendirmelerin peşin hükümlülük olacağı konusunda bizim de katıldığımız bir görüş bulunmaktadır⁴². Bu görüşe göre; konteyner, işlevleri itibariyle yorumlanmalı, konteynerin kimin tarafından tedarik edildiği irdelenmelidir. Konteynerin gönderen tarafından temin edildiği durumlarda konteyner, taşıma süresini ve masrafları azaltmak için kullanıl-

- 35 Resmi Türkçe çevirisinde “dizi halinde taşıt” kavramıyla çevirilmiş “articulated vehicle” ifadesi orijinal CMR metne ve uygulama açısından daha uygun olan “mafsallı taşıt” kavramını tam olarak karşılamamaktadır, Karan, s.31, dn.31. Arkan ise; “dizi halinde taşıt” kavramı yerine “bağlı taşıt” kavramını kullanmaktadır, Arkan, Sabih (1979) ‘Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri’ (Uygulanma Koşulları), BATİDER, Cilt:X, s.403. Doktrinde Aydın ise; “dizi halinde taşıt” kavramının ikiden fazla taşıtı çağrıştırması sebebiyle çeviri için uygun bir tercih olmadığını belirtmiş ve “bağlı taşıt” kavramını kullanmıştır. Bununla birlikte Aydın “dizi halinde taşıt” kavramının, motorlu araç kısmı dışında arkada yer alan bağlanmış kısmı ifade ettiği özeleştirisinde de bulunmuştur, Aydın, s.16, dn.38; Özdemir de “bağlı taşıt” kavramını tercih etmektedir, Özdemir, Turkey (2006) Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, s.23.
- 36 KTA m.4'e göre motorlu taşıt; “demiryolu üzerinde hareket edenlerle, elektrikle işleyenler haricinde kalıp, bir yol üzerinde normal olarak insan ve eşya naklinde kullanılan kendi kendine müteharrik herhangi bir nakil vasıtası” olarak ifade edilir. Dizi halindeki taşıtlar ise; “römorkun bir kısmı motorlu vasıtaya bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının hissedilir bir kısmı motorlu vasıtaya dayanacak şekilde birbirine bağlı bir motorlu vasıta ile ön dingili olmayan bir römork” olarak tanımlanır. Römork ise; “motorlu bir vasıta tarafından çekilmek üzere kullanılan herhangi bir vasıta” anlamına gelmektedir.
- 37 Aydın, s.17; Özdemir, s.23; Özdemir, Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu, s.22.
- 38 Karan, s.32.
- 39 Arkan, Uygulanma Koşulları, s.404.
- 40 Aydın, s.17; Erdil, Engin (2015) Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 2. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, s.11.
- 41 Adıgüzel, s.13.
- 42 Yeşilova, Ecehan (2004) Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, s.25; Karan, s.36.

maktadır. Bu kullanımda konteyner, taşıtın bir parçası olan taşıtın kasasından farklı değildir. Konteynerin gönderen tarafından temin edildiği durumlarda, konteyner dış risklere karşı koruma işlevine sahip olduğu için ambalaj olarak değerlendirilmelidir⁴³. Konteynerin boş olarak taşımaya konu olması halinde ise, konteyner bizatihi eşyadır. Böyle bir durumda konteyner taşıt olarak kabul edilemez. Ancak konteynerin taşıyıcı tarafından temin edildiği durumlarda taşıtın bir parçası olarak değerlendirilmelidir. CMR için yapılan bu değerlendirme, TTK için de geçerlidir.

CMR m.2'de taşıyıcının karayolu taşımasının yanında taşımanın başka taşıma modları ve taşıtlar ile taşıma gerçekleştirilmesi durumu düzenlenmektedir. CMR'nin başka bir hükmünde ise, taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişinin yardımcılarının fiil ve ihmalleri durumu düzenleme konusu yapılmıştır (m.17/3). Mezkur düzenlemelere bakıldığında, CMR'nin uygulama alanına giren taşımaların taşıt ile yapılması gerektiğinden şüphe yoktur.

B. CMR VE HGB'İN TAŞIT KULLANIMI BAĞLAMINDA TTK'YA ETKİSİ

TTK taşıma işleri kitabı TTK için bir yenilik olarak ayrı bir kitap olarak düzenlenmiştir. Böylece taşıma hukukunun ayrı bir hukuk dalı olduğu TTK ile de teyit edilmektedir. Bu düzenleme esnasında birçok CMR ve HGB hükmüne büyük ölçüde TTK hükmü olarak yer verilmiş veya bu hükümler kanun koyucuya düzenleme esnasında yol gösterici olmuştur.

TTK taşıma işleri kitabı hükümleri olarak alınan CMR hükümleri, TTK'nın lafzına etki etmenin yanı sıra özüne de etki etmiştir. Günlük hayatta taşıma faaliyeti, taşıyıcının sahip olduğu bir taşıt ile gerçekleştirilebilir. Ancak bu durum zorunlu olmadığından, taşıyıcının başka bir kişinin mülkiyetinde bulunan taşıtı kiralamak veya malikinden ödünç almak suretiyle⁴⁴ de taşımayı gerçekleştirebilmesi mümkündür⁴⁵. Taşıt arızası ve taşıtı kiraya verenin kusur-

43 Hepgürler de denizyoluyla yapılan taşımalarda işlevden hareket eden görüşü benimsemekle birlikte konteynerin kullanım amacına değil, mahiyet ve yapısına göre değerlendirme yapılması gerektiği, bu şekilde yapılan bir değerlendirmede ise eşyayı koruma amacının bulunmadığı dolayısıyla dolayısıyla ambalaj olarak kabul edilemeyeceğini ifade etmektedir, Hepgürler, Ezgi (2011) Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Ankara, Seçkin Yayınevi, s.28

44 Taşıma işleri kitabında taşıtın ödünç alınmasına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Taşıtın ödünç alınması haline de kıyasen TTK m.877 hükmünün uygulanması gerektiği kanaatindeyiz.

45 Arkan, s.13; Topsoy, Fevzi (2014) 'Taşınma Eşyaları Taşınmalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri', Ankara Barosu Dergisi, S.72, s.29. Taşıma işi gönderen tarafından temin edilmiş bir taşıtla dahi gerçekleştirilebilir, Ülgen, s.1988.

runu düzenleyen TTK m.877 hükmü, taşımada taşıt kullanılıp kullanılmadığı ayırımına gidilmeksizin düzenlenmiştir. Mevaz CMR m.17/3'te de böyle bir ayırma gidilmemekte ise de, CMR m.1 hükmü sebebiyle, taşımanın taşıt kullanımını şartıyla uygulama alanına dâhil edilebilmesinden dolayı böyle bir ayırma esasen ihtiyaç yoktur. Ancak TTK için aynı hususu söyleyebilmek mümkün değildir. Zira TTK'da taşıma işleri kitabının uygulama alanı için taşıt kullanımı konusunda bir düzenlemeye yer verilmemektedir. Diğer taraftan, taşımanın taşıtın varlığı şartıyla taşıma işleri kitabına dâhil olabileceğinden hareketle böyle bir ayırma gerek duyulmadığı düşüncesi de kayda değerdir. Ancak bu hükmün CMR m.17/3 hükmünden neredeyse aynen alınmış olması ve CMR m.1'de taşımanın taşıt ile gerçekleştirilmesinin şart olması sebebiyle TTK taşıma işleri kitabının bünyesine taşıt ile taşımanın gerçekleştirilmesi hükmünün girdiği göz ardı edilmemelidir. Bu halde, TTK taşıma işleri kitabının özüne uygulama alanı itibariyle taşıt kullanma şartının girdiği söylenebilir⁴⁶.

HGB §412'den alınan yükleme ve boşaltmaya ilişkin TTK m.863/1 hükmüne göre; kural olarak gönderen taşıma güvenliğine uygun olarak taşıta koymalı, istiflemeli, sabitleyerek yüklemeli ve aynı şekilde boşaltmalıdır⁴⁷. Bu hüküm taşıt kullanımı açısından değerlendirilmelidir. Bu hüküm iki farklı şekilde düşünülebilir. Bunlardan ilki; "taşıma işi taşıt kullanılarak ifa edilecek ise" taşımanın taşıt aracılığıyla yapılması durumunda taşıma güvenliğine uygun şekilde yükleme ve boşaltma faaliyetinin gerçekleştirilmesi gerektiğidir. Diğeri ise; TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı itibariyle taşımanın taşıt aracılığıyla gerçekleştirileceğinden bahisle bu faaliyetlerin taşıma güvenliğine uygun olması gerektiğidir. Kanaatimizce ikinci değerlendirme daha isabetlidir. Zira taşıta yükleme ve boşaltmanın faaliyetinin TTK'da yer alan bu hükümde "yükleme taşıt aracılığıyla yapılacaksa" gibi bir ifadeye rastlanılmamaktadır. Oysaki hüküm; sözleşme, durumun gereği veya ticari teamülün aksine işaret etmesi durumunda gönderenin yükleme ve boşaltmayla yükümlü olmadığı düzenlemesine yer vermektedir. Kanun koyucu benzer şekilde taşımanın taşıt ile ifa edilmesi durumu için böyle bir ayırma gidebilecek iken gitmeme yolunu tercih ettiği söylenebilir.

46 Nitekim 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu m.1 hükmü gereğince; "*Kanun, sözüyle ve özüyle değindiği bütün konularda uygulanır.*" O halde, sadece kanunun ve bu arada TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanının sınırlarının tespiti için sadece maddelerin sözüne değil, aynı zaman da özüne de bakılmalıdır.

47 TTK m.863/1 c.1 hükmü "*Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır.*" şeklindedir.

TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı bakımından açıkça taşıtın kullanılmasının şart olduğu ifade edilmese de bu husus, taşıma işleri kitabı taşıtın bir şart olarak aranmadığı anlamına gelmemelidir. Özü itibariyle taşıt kullanımı, CMR ile birlikte taşıma işleri kitabına girmiştir. Ancak kanaatimizce herhangi bir tereddüde yol açmaması açısından yapılacak olan bir kanuni düzenleme ile açıkça bu hususa yer verilmesi isabetli olacaktır. Böyle bir düzenlemeye taşıma işleri kitabının genel hükümleri içinde “hükümlerin uygulama alanı” başlıklı TTK m.851 hükmünde yer verilebilir.

IV. TAŞIMA HERHANGİ BİR TAŞIT İLE GERÇEKLEŞTİRİLEBİLİR Mİ?

TTK taşıma işleri kitabında, CMR m.1’de yer verildiği gibi taşımanın sadece belli nitelikler taşıyan veya belli taşıtlarla gerçekleştirilmesi gerektiğine ilişkin açıkça bir hükme yer verilmemektedir⁴⁸. Ancak taşımanın herhangi bir taşıt ile gerçekleştirilmesi, gönderenin menfaati olan, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği gibi teslim yerine ulaştırılması amacına uygun olduğu söylenebilir. Bazı hallerde taşıma için belli nitelikleri haiz olmayan taşıtın kullanılması birtakım hassas eşyalar için taşıyıcının eşyayı koruma borcuna aykırılık teşkil edebilir. Bu hassas eşyalar; doğal niteliği gereği bozulmaya müsait hassas eşyalar⁴⁹ olabileceği gibi genel emniyet ve düzeni, yani insanlar ile diğer canlıların hayatını ve beden bütünlüğünü, taşınan eşya dışındaki eşyaların varlığını veya çevreyi tehdit eden tehlikeli eşyalar⁵⁰ da olabilir.

Taşımanın taşıt ile gerçekleştirileceği taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış olmasıyla birlikte ne tür bir taşıt ile taşımanın gerçekleştirileceği kararlaştırılmamış ise; bu halde şöyle bir değerlendirme yapılmalıdır. TTK m.850/3 hükmü gereğince, taşıma işleri ticari işletme faaliyeti ve bu sebeple de bu faaliyeti yürüten taşıyıcı tacir olduğundan⁵¹ taşıyıcının basiretli bir taşıyıcı gibi davranması gerekir⁵² (TTK m.18/2). Bu halde taşıyıcı, taşıtın seçiminde özenli

48 Kıran, Süleyman (2015) Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması, Ankara, Adalet Yayınevi, s.27.

49 Bu eşyalara ilişkin bir düzenlemeye CMR m.17/4-d’de yer verildiği gibi TTK m.878/1-d’de de yer verilmektedir.

50 Karayoluyla eşya taşınmasında taşıt kullanılması şartının arandığı konusunda bkz. Kıran, s.26-29.

51 TTK m.12/1 hükmü gereği ticari işletmeyi kendi adına işleten kişiye tacir denildiğinden, TTK m.850/3 hükmü gereği ticari işletme işi faaliyetini yürüten taşıyıcı tacirdir. Aynı yöndeki görüş için bkz. Özdemir, s.184.

52 Tedbirli bir taşıyıcının göstermesi gereken özen için TTK m.876 hükmünün gerekçesinde “...‘Tedbirli taşıyıcının özeni’ ibaresi kaynak Alm TK 426 ncı paragrafında ‘büyük bir özen gösterilmesi’ şeklinde ifade edilmiştir. Bu ölçünün kanunumuzdaki ölçüden daha sert olduğu söylenebilir. ‘Büyük özen’ hukukumuzda da kullanılmayan, hatta bilinmeyen

davranmalıdır⁵³. Taşıyıcı, taşınacak eşyanın niteliğini ve izlenecek yolun durumunu dikkate almak suretiyle taşımaya en uygun taşıt türünü kullanmayı tercih etmelidir⁵⁴. Böyle bir taşıta taşıyıcının sahip olmaması ve taşıyıcı tarafından böyle bir taşıtın temin edilemiyor olması durumunda ise taşıyıcı yola çıkmamalıdır.

Taşıyıcı, eşyaların teslim alındığı gibi teslim yerine ulaştırılması amacıyla hizmet eden bir taşıt tercih etmelidir. Ancak bu zorunlu bir husus olarak algılanmamalıdır. TTK m.878'de "*Taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sığağa, soğuga, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, birinci fıkranın (d) bendine ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.*" hükmüne yer verilmektedir. Hükümden anlaşılacağı üzere taşıyıcı, doğal niteliği itibariyle bozulmaya müsait olan eşyalar için ancak kendisine düşen tüm önlemleri almış ise sorumluluktan kurtulabilir. Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için öncelikle hâl ve şartların gerekli kıldığı donanımı haiz taşıtı seçmek zorundadır. Yine bu hükümden, özel donanımlı taşıt kullanımının herhalde değil, taşıma sözleşmesi taraflarınca sözleşmeyle kararlaştırılması halinde şart olduğu anlaşılmaktadır⁵⁵. Buna karşın, et gibi doğal niteliği itibariyle sadece özel donanımlı taşıtlar ile taşınması gerekli olan eşyanın teslimi halinde zımni olarak böyle bir sözleşmenin bulunduğu kabul edilmelidir⁵⁶. Dolayısıyla taşıyıcı, bu gibi doğal nitelikleri gereğince bozulmaya müsait eşyaların taşınmasında meydana gelen zarardan kaynaklanan sorumluluktan kurtulabilmesi için taşımanın herhangi bir taşıt ile değil, somut taşıma için gerekli olan donanımı haiz bir taşıt ile taşınması ve bu durumu ispat etmesi halinde sorumlu tutulmayacaktır.

Tehlikeli eşya taşımalarının da bir taşıt aracılığıyla yapılması gerekmektedir. Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.1 "t" bendi tehlikeli eşya taşınması için taşıtın; "*Karayolunda tehlikeli madde*

bir ölçüdür. Bu sebeple anılan ölçünün kanunumuza yansıtılması uygun görülmemiştir. 'Tedbirli' yerine 'çok tedbirli' ibaresi kullanılabilir...'' şeklinde ziya, hasar ve gecikme halinde basiretli davranma ölçüsünün üzerinde bir tedbirli davranma arandığı görülmektedir.

53 Taşıyıcı, TTK m.877 hükmü gereğince taşıt arızasına dayanarak bile sorumluluktan kurtulamaz. Bu sebeple, taşıtın seçiminde özenli davranmak zorundadır.

54 Arkan, s.13.

55 Nitekim bu hususa TTK m.877 hükmünde de "...Sözleşmede öngörülmemişse veya taşımanın niteliği doğal olarak 878 inci maddenin birinci fıkrasının (d) bendi hükmü dolayısıyla gerektirmiyorsa, soğutma, ısıtma ile ısıya ve neme karşı özel tesisatlar hükmün uygulama alanı içinde değildir. İspat yükü taşıyıcıdadır..." şeklinde yer verilmektedir.

56 Aydın, s.89-90.

taşımacılığı yapılması amacıyla ilgili mevzuata uygun olarak imal edilen en az dört tekerlekli ve azami tasarım hızı 25 km/s'den fazla olan kamyon, kamyonet, tanker ve bunlar tarafından çekilmesine izin verilen römorklar ile çekici türündeki taşıtlarla çekilen yarı römork veya römork türündeki taşıtlar ile bu amaçla özel donanımı bulunan diğer taşıtları" ifade ettiğine yer verilmektedir⁵⁷. Tehlikeli eşya taşımalarını konu alan taşımaların bu belirtilen özellikleri haiz olması gerekmektedir. Bu özellikleri haiz taşıtlar, tehlikeli eşya taşımalarında kullanılmadığı takdirde taşıtın seçiminde özenli davranıldığından ve dolayısıyla taşıyıcının basiretli hareket ettiğinden bahsedilemeyecektir.

Doğal nitelikleri gereği hassas eşya taşınmalarında, özel donanımlı taşıtın kullanılmasının sözleşmeyle kararlaştırılmaları halinde bu taşıtlarla taşınmaları zorunlu olmakla birlikte, tehlikeli eşya taşımalarında durum farklıdır. Tehlikeli eşya taşımalarında, herhalde taşımanın belli nitelikleri haiz taşıt ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Tehlikeli eşyaların taşınmalarında, tıpkı yukarıda ifade edilen doğal nitelikleri itibarıyla bozulmaya müsait ve sadece özel donanımlı taşıtlar ile taşınması gerekli olan hassas eşyalarda olduğu gibi bu eşyaların tesliminde taşıma sözleşmesinin tarafları arasında taşıt ile taşıma konusunda zımni bir sözleşmenin bulunduğu kabul edilmelidir. Ancak tehlikeli eşyaların taşımalarında taşıtın seçimi "*hâl ve şartlara göre*" yapılmasının yanında, mevzuat hükümlerine de uygun olmalıdır. O halde örneğin; azami tasarım hızı 20 km/s'den kamyon, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.1 "t" bendine uygun bir taşıt olmadığından "*hâl ve şartlara göre*" uygun olsa da genel olarak tehlikeli eşya taşımaya uygun kabul edilemez.

Taşıma için kullanılacak taşıt sadece taşıma konusu eşyaya değil, taşıma konusu yola da uygun olması gerekmektedir. Taşımanın söz konusu olacak taşımaya uygun bir taşıt ile gerçekleştirilmesi "taşıma güvenliği ilkesi"nin bir sonucudur⁵⁸. Bu halde taşıyıcı tarafından müstakbel taşıma işi için tercih

57 Ayrıca tehlikeli eşya taşımaları faaliyetini gerçekleştirecek olan taşıtların Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.7 f.2 bendindeki "ADR Bölüm 3.2 Tablo A'da yer alan bir kısım tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılacak taşıtlar (EX/II, EX/III, FL, OX, AT ve MEMU) ADR Bölüm 9'da belirtilen hükümlere uygun olması gerekir. Söz konusu taşıtların, Türkiye'deki ilk muayenesinde, Bakanlık veya Bakanlığın yetkilendirdiği kurum/kuruluşa verilmiş Taşıt Uygunluk Belgesi (ADR Uygunluk Belgesi) ile belgelendirilmesi zorunludur." hükmüne uygun olması gerekmektedir.

58 TTK m.877 hükmünün gerekçesi "...Bunun sebebi 863 üncü maddede yer alan taşıyıcılık işletmesinin sahip olması gerekli ve önlemlerini almakla yükümlü bulunduğu taşıma güvenliği ("işletme güvenliği") ilkesidir. Güvenli taşımaya elverişli bir araçla taşımayı gerçekleştirmek, taşıyıcının yükümlülüğüdür. Bu güvenlik, taşıtın sadece kendisine özgülenebilir. Tüm teknik tesisatlar, yağ pompası, amortisör, araç kutusu gibi bütünleyici parçalar (TMK m. 684) ile eklentiler (TMK m. 686) de kavrama dahildir..." şeklinde bu hususa yer verilmektedir.

edilecek taşıt tüm aksamıyla taşıma konusu eşyaya ve izlenecek yola uygun olmalıdır.

Diğer taraftan, sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir taşıtla veya güverteye yükleme yapmak suretle bir taşıtla gerçekleştirilen bir taşımada; hasar, zıya veya teslimde gecikme halinde taşıyıcı açısından bir sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmaktadır (TTK m.878/1-a). Ancak bu sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmek için zararın üstü açık bir taşıtla veya güverteye yükleme yapmak suretle bir taşıtla taşımadan kaynaklanmış olduğunu ispat etmek gereklidir⁵⁹. Bununla birlikte, üstü açık taşıtla gerçekleştirilen taşımının sözleşme veya teamül gereği yapılmış olması da ispat edilmesi gereken diğer bir husustur⁶⁰. Üstü açık taşıttan anlaşılması gereken; eşyanın taşınması için tamamen kapalı bir ortama sahip olmayan taşıttır. Bu anlamda her ne kadar hükümdeki ifade “üstü açık” olsa da kanaatimizce hüküm amaçsal yorumlanmalı, üstü kapalı olmakla birlikte taşıtın yanlarının dış etkilere yeterince koruma sağlamayacak şekilde kısmen ya da tamamen açık olması halinde bu hükmün kapsamında değerlendirilmelidir. Ayrıca tenteli taşıt dahi üstü açık taşıt olarak kabul edilmelidir⁶¹.

V. TAŞIT İLE GERÇEKLEŞTİRİLMİYEN TAŞIMALARIN HUKUKİ DURUMU

Taşıma işi günlük hayatta -her ne kadar günümüzde sayıca az da olsa- insan gücüyle ifa edilebilir. Taşıma işi hamal taşımada olduğu gibi insan gücüyle taşıtsız veya el arabasıyla taşımada olduğu gibi insan gücüyle bir motorsuz taşıtla gerçekleştirilebilir. Bunun yanında taşıma işi hayvan sırtında, at arabasıyla olduğu gibi -yine günümüzde sayıca az da olsa- bir hayvanın itme veya çekme gücüyle de ifa edilebilir. Günümüzde ise daha çok; kamyon, kam-

59 Adıgüzel, Burak (2012) Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu (Karayolu), 2. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, s.185-186.

60 TTK m.878/1-âda CMR m.17/4-âdan farklı olarak, HGB §427/1'de olduğu gibi sözleşmenin yanında teamülden de üstü açık taşıtla taşımının bir sorumluluktan kurtulma sebebi olduğuna yer verilmektedir, Adıgüzel, Karayolu, s.184. Ayrıca CMR m. m.17/4-âda sözleşmenin yanında taşıma senedine de bu nitelikteki bir taşıma için anlaşıldığı konusuna yer verilmesi aranmaktadır. Bu şart TTK m. m.878/1-a için aranmamaktadır. TTK'da bahsi geçen teamül, TTK m.2/1 hükmünde “kanunda aksine bir hüküm yoksa...” ifadesine karşılık gelen ticari teamüldür. Bu sebeple mahkemenin yargısına esas alınmalıdır.

61 TTK m.878 hükmünün gerekçesinde “...Üstü açık araç, yükün taşınmasına müsait kapalı yeri bulunmayan araçtır. Tenteli araç tente sabit olsa da kapalı sayılamaz...” şeklinde bu husus ifade edilmektedir. CMR açısından farklı yöndeki görüş için bkz. Aydın, s.72.

yonet ve tır gibi bir motor gücüyle hareket eden taşıt aracılığıyla taşıma işinin ifa edilmesi tercih edilmektedir.

CMR'nin uygulama alanı itibariyle taşıma işi ancak CMR m.1'de sayılan bir taşıt vasıtasıyla yapılabilir. TTK taşıma işleri kitabında ise, yukarıda da değindiğimiz üzere, taşımanın bir taşıt ile yapılması şartı kanun metninde açıkça böyle bir düzenlemeye yer verilmemektedir. Bununla birlikte, TTK kanunlaşırken CMR'nin taşıta ilişkin hükümleri, TTK taşıma işleri kitabının bünyesine sirayet etmiştir. Bu halde taşıma işinde taşıt kullanılması şartının TTK taşıma işleri kitabına, sözüyle olmasa bile dolaylı olarak özü itibariyle girdiği söylenebilir.

TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı için özü itibariyle taşıt kullanımını şart koştuğu tespitinden sonra, hangi taşıtların TTK taşıma işleri kitabı kapsamına gireceği değerlendirilmelidir. TTK taşıma işleri kitabında lafız itibariyle herhangi bir taşıt türü zikredilmemektedir. Bu ise, hamallık gibi insan gücüyle ya da el arabası veya bisiklet gibi motorsuz taşıtlar ile yapılan taşımaların dahi TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı kapsamında yer aldığı gibi bir değerlendirmeye müsaittir. Ancak kanaatimizce bu durumun hakkaniyete uygun olduğunu söyleyebilmek son derece zordur. Zira TTK m.876'da olduğu gibi taşıyıcının sorumluktan kurtulabilmesi için "en yüksek özeni" gösterdiğinin ispat edilmesi gibi ağır sorumluluk hükümlerine tabi tutulması hakkaniyete uygun düşmemektedir.

Diğer taraftan, sadece belli taşıtların kullanılması halinde uygulama alanı bulan CMR hükümlerini alarak, bu hükümleri hamallık taşımalarına veya motorsuz taşıtla taşımalara uygulamak kanun koyucunun amacıyla bağdaşmamaktadır⁶². Bu halde, TTK taşıma işleri kitabının, uygulama alanı itibariy-

62 Kanun koyucu, TTK taşıma işleri kitabı ile CMR hükümlerine uyum sağlamayı amaçlamıştır. Bu hususa TTK Genel Gerekçesi m.158'de "Taşımaya ilişkin hükümlerin büyük çoğunluğu 1926 yılında kabul edilen Türk Ticaret Kanunundan geliyordu. Bunlara da birçok ülkenin bugün yürürlükten kalkmış hükümleri kaynaklık etmişti. Söz konusu hükümler hem Türkiye'yi uluslararası piyasaların dışında tutuyor hem taşıma sektörünün gereksinimlerine cevap veremiyor hem de yorum güçlükleri doğuruyordu. Bu sebeple esas itibarıyla sınır aşan taşımalar hakkında öngörülmüş olmakla beraber hem iç hem de dış kara taşımacılığında, uluslararası uygulamada geniş kabul gören CMR kısaltmasıyla anılan Karayollarında Eşya Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme hükümlerinin Tasarıya yansıtılması bir gereklilik olarak ortaya çıkıyordu. Çünkü CMR sınır içi taşımacılığa ilişkin maddi hukuk ve kanunlar ihtilafı kuralları da içermektedir. Bu düşünce Komisyonu da hakim olmuştur. Gerçi Türkiye 1977 yılında CMR'yi kabul etmişti, ancak 6762 sayılı Kanundaki hükümlerin bu uluslararası sözleşme ile, çoğu kez, çelişmesi sorunlar çıkarıyordu. Bu nedenle, çelişkinin ortadan kaldırılabilmesi için Tasarıda taşımanın CMR

le KTA ve CMR'de olduğu gibi motorlu taşıtlar ile gerçekleştirilen taşımaları kapsadığı; motorsuz taşıt yani, insan ya da hayvan gücüyle yapılan taşımaları kapsam dışında bıraktığı kabul edilmelidir.

TTK'da hangi taşıtların uygulama alanı kapsamında kabul edilmesi gerektiğine ilişkin açıkça bir sayıma gidilmekte, CMR'de olduğu gibi KTA'ya herhangi bir atıf yapılmakta ve hatta bu konuya dolaylı olarak işaret eden bir hüküm de bulunmamaktadır. TTK'nın bu suskunluğu karşısında, kanaatimizce eşya taşımaya herhangi bir şekilde elverişli olan bütün motorlu taşıtların TTK'nın uygulama alanı kapsamında yer aldığını kabul etmek uygun olacaktır. Zira motorlu taşıtlar arasında TTK'nın uygulama alanı kapsamına dâhil etme bakımından bir ayrıma gitmenin haklı bir gerekçesi bulunmadığı gibi bütün motorlu taşıtları bu kapsamda kabul etmek, ileride teknolojik gelişmeler sonucu ortaya çıkabilecek yeni motorlu taşıt türlerini de TTK'nın uygulama alanı dışında bırakılmaması açısından da isabetli olacaktır.

Kanaatimize uygun olarak, TTK taşıma işleri kitabının, motorlu taşıt ile gerçekleştirilen taşıma dışındaki taşımaları uygulama alanı itibariyle kapsamadığının kabul edilmesi halinde; bu taşımalara hangi mevzuat hükümlerinin uygulanacağı hususu ile karşı karşıya kalınmaktadır. Bu halde, özel hüküm olan TTK taşıma işleri kitabı hükümlerinde düzenleme bulunmaması sebebiyle bu hükümlerin uygulanamayacak olması karşısında, bu taşımalara genel hükümleri uygulamak gerektiği ifade edilmelidir. Taşıma işi; eşyanın teslim alındığı gibi hak sahibine teslimi amacını güden bir işgörme sözleşmesidir⁶³. 6098 sayılı TBK vekâlet sözleşmesine ilişkin m.504/2'de "*Vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörme sözleşmelerine de uygulanır.*" hükmüne yer verilmektedir. Bu hükümden hareketle, taşımanın motorlu taşıt aracılığıyla yapılan bir taşıma dışında bir taşıma olması halinde vekâlet hükümlerinin taşıma işinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanacağını söyleyebilmek mümkündür. Gerçekten de bu halde motorsuz taşıt ile gerçekleştirilen taşıma işine uygulanacak olan hükümler, TBK'da düzenlenen vekâlet hükümler olmalıdır.

hükümlerine uygun bir tarzda kaleme alınması yoluna gidilmiştir." şeklinde yer verilmektedir.

63 Tüzüner, Özlem (2012) 'Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi', Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S.101, s.171; Arkan, s.29.

SONUÇ

TTK’da “taşıt” ve “araç” kavramlarının her ikisi de kullanılmakla birlikte, bu iki kavram kanun metninde aynı anlamı ifade etmektedir. Yapılacak herhangi bir kanuni düzenlemede, bu iki kavramdan birinin tercih edilmesi isabetli olacaktır. Bu halde, CMR’de yer alan “vehicle” ifadesinden hareketle, kanaatimizce “taşıt” kavramı tercih edilebilir.

TTK taşıma işleri kitabında, CMR’de olduğu gibi taşıt kullanımının zorunlu olduğuna ilişkin açıkça bir hükme yer verilmemektedir. Bununla birlikte, taşıma işleri kitabı düzenlenirken CMR’de yer alan taşıt ile ilgili bir takım hükümlere yer verilmiştir. Böylece taşıma işleri kitabında açıkça şart koşulmasa bile, uygulama alanı itibariyle taşıt kullanma şartı TTK taşıma işleri kitabına özü itibariyle sirayet etmiştir.

Karayolu taşımaları dışındaki taşıma modlarında taşımanın taşıt vasıtasıyla yapılacağına ilişkin bir şüphe bulunmamaktadır. Karayolu taşımalarında da taşımanın taşıt aracılığıyla gerçekleştirilmesi durumunda TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı kapsamında yer aldığı kabul edilmelidir. Ancak bu durumun her türlü taşıt ile yapılan taşımaları değil, sadece motorlu taşıt ile gerçekleştirilen taşımaları kapsadığı kanaatindeyiz.

Sadece motorlu taşıtla gerçekleştirilen taşımalar, TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı kapsamında kabul edilmelidir. Bununla birlikte, motorlu taşıtların arasında herhangi bir ayırım yapılarak, herhangi bir kısmının kapsam dışında bırakılmaması gerekmektedir. Böyle bir ayırma gitmenin haklı bir gerekçesinin bulunmadığı ve teknolojik gelişmeler sonucu yeni ortaya çıkacak taşıt türlerini kapsam dışında bırakabilecek nitelikte olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Bu sebeple, tüm motorlu taşıtların TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı kapsamında yer aldığı kabul edilmelidir.

Motorlu taşıt dışındaki taşıtların kullanıldığı taşımaların, TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı dışında değerlendirilmesi isabetli olacaktır. Aynı şekilde, herhangi bir taşıt kullanmaksızın gerçekleştirilen taşımaların da TTK taşıma işleri kitabının uygulama alanı dışında yer aldığı kabul edilmelidir. Aksi takdirde, bu taşımalara TTK taşıma işleri kitabının ağır sorumlulukları hükümleri uygulanmış olacaktır ki; bu durum hakkaniyete uygun sonuçlar doğurmayacaktır.

Motorlu taşıtlar dışındaki taşıtlarla veya taşıtsız olarak gerçekleştirilen taşımalara TTK taşıma işleri kitabı hükümleri uygulanmamalıdır. Bu halde uygulanması gereken hükümler; genel hüküm olan TBK vekâlet hükümleridir. Vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştüğü ölçüde bu taşımalara uygulanmalıdır.

Kural olarak, sözleşmeyle kararlaştırılmadıkça, taşımanın belli nitelikleri haiz bir taşıt ile yapılması şart değildir. Durum böyle olmakla birlikte, doğal niteliği gereği bozulmaya müsait olan hassas eşyaların taşınmalarının açıkça kararlaştırıldığı hallerde, zımni olarak bir sözleşmenin kurulduğu kabul edilmelidir. Tehlikeli eşya taşımada ise; taşımanın herhalde belli nitelikleri haiz taşıt ile gerçekleştirilmesi şarttır.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Burak (2012), Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi (Karayolu).

Adıgüzel, Burak (2015), Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Ankara, Adalet Yayınevi.

Arkan, Sabih (1979), 'Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri', BATİDER, Cilt:X (Uygulanma Koşulları).

Arkan, Sabih (1987), Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını.

Arkan, Sabih (1982), Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını.

Atabek, Reşat (1960), Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul.

Aydın, Alihan (2002), CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul, Arıkan Yayınevi.

Erdil, Engin (2015), Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 2. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık.

Hepgürler, Ezgi (2011), Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Ankara, Seçkin Yayınevi.

Keçeci, Adnan, Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı <http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa> s.e.t. 23.05.2015.

Karan, Hakan (2011), CMR Şerhi, Ankara, Seçkin Yayınevi.

Kıran, Süleyman (2015), Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması, Ankara, Adalet Yayınevi.

Orbay Ortaç, Nurdan (2014), Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk, Ankara, Turhan Yayınevi.

Özdemir, Turkay (2014), Taşıma Hukuku ve Sigortaları Toplantı Notları, İstanbul, İstanbul Barosu Yayınları.

Özdemir, Turckay (2006), Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, Vedat Kitapçılık.

Sözer, Bülent (2014), Deniz Ticareti Hukuku - I, 3. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık.

Topsoy, Fevzi (2014), 'Taşınma Eşyaları Taşınmalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri', Ankara Barosu Dergisi, S.72.

Tüzüner, Özlem (2012), 'Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi', Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S.101.

Ülgen, Hüseyin (1988), Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayını.

Yeşilova, Ecehan (2004), Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, Yetkin Yayınevi.

Zeyneloğlu, Ahmet (1980), Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara.