

gerçekleştirmiş olduğu taşıma ile ilgili kısmın ücretine hak kazanır. Taşıyıcının ayrıca bir zararı söz konusu ise Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamında zararının tazmini gerekir.

Bununla birlikte, refakat belge ve bilgilerinin gerekliliği taşıma başladıktan sonra anlaşıldığında, genel hükümler çerçevesinde taşıyıcının fesih hakkı söz konusu olur. Zira, gönderen refakat belge ve bilgilerini sağlama yükümlülüğünü yerine getirmeyerek taşıma sözleşmesini ihlâl etmiş olur.

3. Sözleşmenin İptali

Taşıyıcı irade bozukluğu, özellikle “yanılma” (hata) ve “aldatma” (hile), hâllerinin mevcut olduğu durumlarda sözleşmenin iptalini isteyebilir (Bellardita, 2012). Yanılma hâlinde taşıyıcının sözleşmenin iptalini isteyemeyeceği yönünde bkz. (Koller, 2010). “Korkutma” (ikrah), taşıma sözleşmeleri bakımından pek uygulaması bulunmayan bir diğer irade bozukluğu türüdür. Ancak pek tabiidir ki, korkutma hâlinde de sözleşmenin iptali söz konusu olabilir. Sözleşmenin iptalini gerektirecek durumlar Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan hâllerin her birine uygulanabilir. Gönderenin taşıma senedine yazdığı hususlar konusunda taşıyıcıyı yanıltmış olabilir. Yine, eşyaya hâkim konumda olan gönderen kendisi tarafından yapılmış olan ambalajın yeterliliği konusunda taşıyıcıyı aldatmış olabilir.

Gönderen, taşıma ücretinin daha düşük olması amacıyla tehlikeli eşyayı normal eşya olarak göstererek taşıyıcıyı aldatmış olabilir. Böyle bir durumda Türk Borçlar Kanununun 36. maddesi çerçevesinde taşıyıcı sözleşme ile bağlı değildir¹⁰. Bununla birlikte taşıyıcı, eşyanın tehlikeli niteliğini öğrenmesine rağmen taşıyıcının taşıma faaliyetine devam etmesi hâlinde veya taşıma faaliyeti sona erdikten sonra bu niteliği öğrenen taşıyıcının süresi içinde gönderene sözleşmeyle bağlı olmadığını bildirmemesi hâlinde taşıyıcı sözleşmeyi onaylamış sayılır. Ancak Türk Borçlar Kanununun 39 (2). maddesinin sağladığı imkân çerçevesinde, aldatma sebebiyle taşıyıcının tazminat hakkı devam eder. Dolayısıyla taşıyıcı, tehlikeli eşya taşınması sebebiyle hak etmesi gereken ücret farkını gönderenden talep edebilir.

Taşıyıcı, eşyanın tehlikeli niteliği hakkında yanılarak taşıma sözleşmesine taraf olmuş da olabilir. Taşıyıcının yanılması, eşyanın tehlikeli olmadığı yönünde olabileceği gibi, tehlike algısının gerçek durumdan daha azı şeklinde veya farklı bir biçimde algılanması da olabilir. Böyle bir yanılma, Türk Borçlar Kanununun 31. maddesi anlamında esaslı yanılma hâli olarak kabul edilebilir. Aksi görüş için bkz. (Koller, 2010). Bu durumda taşıyıcı, Türk Borçlar Kanununun 30. maddesi gereğince, taşıma sözleşmesi ile bağlı olmadığını gönderene bildirebilir. Ancak yanılmada taşıyıcının kusuru var ise, sözleşmenin hükümsüzlüğü sebebiyle gönderenin uğradığı zarar taşıyıcı tarafından karşılanmak zorundadır. Mamafih, Türk Borçlar Kanununun 35. maddesine göre, gönderen taşıyıcının yanıldığını biliyor veya bilmesi gerekmiyor olsun.

IV. TEHLİKELİ EŞYAYA İLİŞKİN ÖZEL DURUMLAR

1. Tehlikeli Eşyanın Boşaltılması

Taşıyıcı araca yüklenmiş olan tehlikeli eşyayı, eşyanın bu niteliğini öğrendikten sonra “tasarruf hakkı sahibinin hesabına” (Gençtürk, 2006; Karan, 2011) boşaltabilir. Taşıyıcı eşyayı bizzat boşaltabileceği gibi, gönderenden de eşyayı boşaltmasını talep edebilir (Kıran, 2015). Taşıyıcının veya gönderenin bu tedbir kapsamında yaptığı boşaltma, Türk Ticaret Kanununun 863. maddesi çerçevesinde bir boşaltma sayılmaz¹¹. Boşaltmanın yol kenarına veya üçüncü bir kişinin mülkiyetindeki bir yere yapılması Türk Ticaret Kanununun 861. maddesi kapsamında boşaltma

¹⁰ Taşıyıcı sözleşme ile bağlı olmak istemiyor ise, TBK m. 39 (1) gereğince aldatma fiilini öğrendiği andan itibaren bir yıl içerisinde karşı tarafa bu durumu bildirmelidir. Belirtilen süre içerisinde bildirimde bulunmayan taşıyıcı, TBK m. 39’a göre sözleşmeyi onaylamış sayılır.

¹¹ TTK m. 861 çerçevesinde yapılan boşaltma, tehlikeli eşyanın araçtan uzaklaştırılmasına yöneliktir. Bu anlamda varma yerine ulaştırılan ve eşyanın teslimi için yapılan boşaltmadan amaçsal olarak farklılık arz eder. Mehz Alman Ticaret Kanununda bu farklılık 410. paragrafta “ausladen” 412. paragrafta ise “entladen” kavramları kullanılarak ortaya konulmuştur. Alman hukuku bakımından ausladen ve entladen kavramlarının aynı anlama gelmediği yönünde bkz. (Thume, Schmidt, & Schmidt, 2014)

değildir (Bellardita, 2012). Bu yönde bir davranış somut olaya göre 861. madde gereğince depolama kapsamında değerlendirilebilir.

2. Tehlikeli Eşyanın Depolanması

Taşıyıcının alabileceği bir diğer tedbir, tehlikeli eşyanın depolanmasıdır. Taşıyıcı bizzat kendi yedinde eşyayı depolayabileceği gibi¹², üçüncü bir kimsenin yedinde de eşyayı depolayabilir. Taşıyıcının kendi yedinde eşyayı depolaması hâlinde, gönderen ile taşıyıcı arasında Türk Borçlar Kanununun 561. maddesi anlamında bir saklama sözleşmesi kurulmuş olur ve taşıyıcının bundan sonraki sorumluluğu saklayan gibidir (Aydın, 2006; Gençtürk, 2006; Karan, 2011). Üçüncü kişinin deposunda eşyanın saklanması hâlinde, taşıyıcının sorumluluğu bu kişinin seçiminde özen gösterilmesi de dâhil olmak üzere, herhangi bir tazminat sorumluluğu doğurmaz¹³. Zira kanun koyucu, taşıma ve teslim engeli durumunda taşıyıcının eşyayı üçüncü kişiye tevdi etmesinde, üçüncü kişinin seçimi bakımından taşıyıcının özen sorumluluğunu öngörmüş iken (TTK m. 869 (2) (c. 3)), tehlikeli eşyanın bu niteliğini öğrenen taşıyıcının eşyayı depolaması konusunda böyle bir sorumluluk öngörmemiş (TTK m. 861 (2)) ve ayrıca taşıyıcının herhangi bir tazminat yükümlülüğünün bulunmadığını (TTK m. 861 (2)) hükme bağlamıştır. Bu nedenle tazminat yükümlülüğü bulunmayan taşıyıcının eşyayı tevdi için bıraktığı üçüncü kişinin seçiminde özen sorumluluğunun olmadığı da kabulü gerekir¹⁴.

3. Tehlikeli Eşyanın Geri Taşınması

Taşıyıcı tedbir olarak tehlikeli eşyayı geri taşıma hakkına sahiptir. Geri taşımadan anlaşılması gereken, taşıyıcının eşyayı yükleme yerine geri götürmesi ve gönderene teslim etmesidir. Bu tedbir aynı zamanda gönderenin eşyayı geri alma yükümlülüğünü de içerir (Koller, 2010; Thume et al., 2014).

Geri taşımının taşıma sözleşmesi kapsamında olduğu ve taşıyıcının ilke olarak Türk Ticaret Kanununun 875. maddesi (§ 425 HGB) çerçevesinde sorumluluğunun bulunduğu ileri sürülmektedir (Bellardita, 2012). Eşyanın gönderene teslimine kadar, taşıma sözleşmesinin tamamlanmış sayılmayacağı ifade edilmektedir (Bellardita, 2012). Kanaatimizce eşyanın tehlikeli niteliğini öğrenen taşıyıcının geri taşıma kararı alması ile taşıma sözleşmesi sona ermiş sayılır. Eşyanın geri taşınması faaliyeti ise taşıyıcının Türk Borçlar Kanununun 526 vd. maddeleri çerçevesinde vekâletsiz işgörmesidir. Dolayısıyla geri taşıma süresince taşıyıcının sorumluluğu Türk Ticaret Kanununun 869. maddesi değil, Türk Borçlar Kanununun 527. maddesi çerçevesinde değerlendirilir.

4. Tehlikeli Eşyanın İmhası ve Zararsız Hâle Getirilmesi

Yukarıda bahsedildiği üzere, tehlikeli eşyanın imhası ve zararsız hâle getirilmesi diğer tedbirlerin yetersiz kalacağı durumlarda, “*gerektiğinde*”, başvurulması gereken bir tedbirlerdir. Zira bunlar, malikin eşya üzerinde mülkiyet hakkını ortadan kaldıran veya sınırlandıran türden tedbirlerdir. Bununla birlikte, taşıyıcının bu tedbirleri alabilmesi açısından karar verme kabiliyeti ve mesleki bilgisinin çok yüksek olması gerekmektedir (Bellardita, 2012).

Tehlikeli eşyanın imha edilmesi ve zararsız hâle getirilmesi için izlenecek yolu seçme hakkı taşıyıcıya aittir. Fakat taşıyıcının bu seçimini kamu yararına uygun şekilde yapmalıdır, yani tehlikenin uygun bertaraf edilmesine ilişkin ilkelere uymalıdır (Bellardita, 2012). Taşıyıcının bu ilkelere uygun hareket etmemesi sebebiyle zararın meydana gelmesi veya büyümesi durumunda

¹² İlk bakışta, taşıyıcının eşya taşıma faaliyetini yarıda bırakıp, tehlikeli eşyayı kendi yedinde saklaması pratik bir çözüm gibi görünmeyebilir. Fakat somut olayda taşıyıcının tehlikeli eşyanın taşınması için nitelikli araç ve şoförünün bulunmadığı, bununla birlikte depolama alanının bu niteliğe haiz olduğu ihtimalinde böyle bir çözüm yoluna gidilebilir.

¹³ Üçüncü kişinin seçiminde taşıyıcının özen yükümlülüğünün bulunduğu yönünde bkz. (Bellardita, 2012).

¹⁴ Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının hakkını kullanırken kötü niyetli hareket etmesi ve dürüstlük kuralına aykırı davranması hâlinde ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır.

gönderenin tazminat yükümlülüğü ile ödenecek tazminat miktarının hesabında taşıyıcının bu davranışı Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesi gereği dikkate alınır.

V. SONUÇ

Edim bakımından hukuki nitelendirmede taşıma sözleşmesinin sürekli edimli bir sözleşme olduğu yönündeki azınlık görüşüne katılıyoruz. Zira borçlunun (taşıyıcının) bakış açısıyla edimin süreye yayılmasını kabul etmek hakkaniyete daha uygundur. Bu sonuç sözleşmenin sona erme şeklini etkilemektedir. Sürekli edimli sözleşmeler fesih ihbarı ile sona erer. Bununla birlikte edimin ifası, başka bir deyimle taşıma faaliyeti henüz başlamamışsa, sözleşmeden dönme söz konusu olur. Elbette sözleşmenin sona ermesi taşıyıcının iradesinin sakatlanması sebebine dayanıyor ise, sözleşmenin iptali de mümkündür. Bu çerçevede taşıma sözleşmesinin sona erme şeklinin, ortaya çıkan sebep veya sebep anına göre farklılık oluşturacağı sonucuna varılabilir. Belirtmek gerekir ki taşıma sözleşmesinin taraflarının tacir olması durumunda Türk Ticaret Kanununun 18 (3). maddesi çerçevesinde sözleşmenin feshi ve sözleşmeden dönmeye ilişkin ihbarlar veya ihtarlar noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılmalıdır.

Taşıyıcının sözleşmeyi feshetme hakkı Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin tüm yükümlülük ihlalleri açısından söz konusudur. Ancak tehlikeli eşya taşımaları bakımından eşyanın bu niteliği hakkında bildirimde bulunma yükümlülüğünün ihlalinde taşıyıcıya sağlanan hakların kullanılmasının doğrudan taşıyıcının sözleşmenin sona erdirilmesine yönelik bir irade beyanı olmadığı kabul edilmesi gerekir. Zira Türk Ticaret Kanununun 861 (2). maddesinde taşıyıcıya bahsedilen haklar tedbir niteliğindedir. Tedbir talebinin kullanılmasında sözleşmeyi sona erdiren bir fesih iradesinin bulunup bulunmadığının ayrıca araştırılması gerekir.

LİTERATÜR

- Arkan, S. (1982). *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.
- Atabek, R. (1960). *Eşya taşıma hukuku: deniz hukuku hariç*: Sulhi Garan.
- Aydın, A. (2006). *CMR'ye göre taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu*: Arıkan.
- Bellardita, A. (2012). *Der Absender im frachtrechtlichen Schuldverhältnis und seine Haftung* (Vol. 12): LIT Verlag Münster.
- Braun, T. (2002). *Das frachtrechtliche Leistungsstörungsrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz: eine Untersuchung der frachtrechtlichen Leistungsstörungstatbestände der §§ 407 ff HGB unter besonderer Berücksichtigung der Bezüge zum bürgerlichen Recht*: Lit.
- Eren, F. (2017). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 22. Baskı, Ankara.
- Ertuş, Ş. (2014). Sürekli Borç İlişkilerinde (Dauerschuldverhältnisse) Zamanaşımı. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16, 3093-3104.
- Fremuth, F., Fremuth, F., & Thume, K. (2000). Kommentar zum Transportrecht. In: Heidelberg.
- Gençtürk, M. (2006). *Uluslararası eşya taşıma hukuku: gecikmeden doğan sorumluluk*: Vedat Kitapçılık.
- Karan, H. (2011). *Karayolunda uluslararası eşya taşıma sözleşmesi hakkında konvansiyon CMR şerhi*: Turhan Kitabevi.
- Kıran, S. (2015). *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşımaları*: Adalet Yayınevi.

- Kıran, S. (2018). Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti. In: Adalet Yayınevi.
- Koller, I. (2010). *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*: Beck.
- Kula, N. (2018). *Türk eşya taşıma hukuku*: Seçkin Yayıncılık.
- Kuntalp, E. (1968). *Ard arda teslimli satım akdi*: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi.
- Lammich, K. P., F. J.; Bracker, J. . (2004). *Gütertransportrecht – Kommentar* (Vol. 52).
- Oğuzman, M. K. Ö., Turgut. (2012). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Vol. 1).
- Öz, M. T. (1989). İş Sahibinin Eser Sözleşmesinden Dönmesi. *İstanbul, Kazancı*.
- Seliçi, Ö. (1976). *Borçlar kanununa göre sözleşmeden doğan sürekli borç ilişkilerinin sona ermesi*: İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi.
- Serozan, R. (1975). *Sözleşmeden dönme*: Sulhi Garan Matbaası Vârisleri Koll. Şti.
- Tandoğan, H. (2010). Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, Cilt II, 1989 Yılı Dördüncü Tıpkı Basım'dan Beşinci Tıpkı Basım. *İstanbul, Vedat*.
- Thume, K., Schmidt, C., & Schmidt, K. (2014). Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7 Transportrecht, 3. Auflage, München.
- Tüzüner, Ö. (2012). Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 167.
- Zeyneloğlu, A. (1993). Taşıma Hukuku (Kara, Deniz, Hava Taşımacılığı ve Taşıma Sigortası, İlgili Mevzuat, Uluslararası Anlaşmalar, Yargıtay Kararları), 2. Baskı, Ankara.