



Kara Yolu İle Eşya Taşımalarında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğunu Doğuran Hâllere Aykırılığın Sözleşmenin Akıbetine Etkisi

Effect of Contravention on The Fate of The Contract, Which Gives Rise To The Perfect Responsibility of The Sender in The Transport of Goods By Road

Öğr. Gör. Bilal ÖZEL

Toros Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Adalet Programı, Mersin/TÜRKİYE
<https://orcid.org/0000-0001-8997-8571>

ÖZET

Gönderen eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olarak, kanundan veya sözleşmeden doğan yükümlülüklerini ihlâl ederse, taşıyıcıya karşı tazminat ödeme yükümlülüğü altına girebilir. Ancak gönderenin yükümlülük ihlali tazminat yükümlülüğünün yanı sıra sözleşmenin akıbetine de etki edebilir. Bu noktada sözleşmenin nasıl sona erdirilebileceği sorusu akla gelmektedir. Taşıma sözleşmesinin ani edimli bir sözleşme mi yoksa sürekli edimli mi bir sözleşme mi olduğunun tespiti bu soruya verilecek cevabı da değiştirmektedir. Bu nedenle sözleşmenin edim bakımından niteliğinin tespiti elzemdir. Çalışmada öncelikle sözleşmenin edim bakımından niteliği ele alınmıştır. Daha sonra ise taşıyıcının sözleşmeyi sona erdirmesi “*taşıyıcının ifayı reddetmesi ve sözleşmeden dönme*”, “*sözleşmenin feshi*” ve “*sözleşmenin iptali*” başlıklarında açıklanmaya çalışılmıştır. Son olarak, kanun koyucunun tehlikeli eşya taşımalarında getirmiş olduğu özel düzenleme incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Taşıma sözleşmesi, yükümlülüklerin yerine getirilmemesi, sözleşmenin feshi, sözleşmeden dönme

ABSTRACT

As a party to the contract of carriage of goods, the sender may be under an obligation to pay compensation to the carrier if it violates its obligations arising from the law or contract. However, the sender's breach of obligation may affect the fate of the contract as well as the liability for compensation. At this point, the question of how the contract can be terminated comes to mind. Determining whether a transport contract is a sudden-action contract or a continuous-action contract also changes the answer to this question. For this reason, it is necessary to determine the quality of the contract in terms of performance. The quality of the contract in terms of performance was first discussed in the study. Later, the carrier's termination of the contract was explained in the headings “*carrier's refusal to perform and return from the contract*”, “*termination of the contract*” and “*cancellation of the contract*”. Finally, the special regulation introduced by the legislator in the transport of dangerous goods has been examined.

Keywords: contract of carriage, abscondence, termination of the contract, rescission of a contract

I. GİRİŞ

Gönderenin, kusursuz sorumluluğunu doğuran özel hâllere aykırı davranmasının hukuki sonucu Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde “*taşıyıcının zararları ile giderlerinin tazmin*” edilmesi olarak gösterilmiştir. Dolayısıyla Kanunun 864 (1)(a-d). maddesinde yer alan gönderenin yükümlülüklerinin ihlâlinin ilk sonucu, diğer şartların da varlığı hâlinde, tazminat ödeme yükümlülüğüdür. Bu çerçevede zarar ve giderlerin tazminini kusursuz sorumluluğun ana hukukî sonucu olarak değerlendirmek mümkündür.

Bunun yanı sıra, Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(d) maddesinde sayılan hâllere ilişkin yükümlülüklerin gönderen tarafından ihlâli birtakım sonuçlara bağlanmıştır. Örneğin gönderenin tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmamasında taşıyıcı bazı haklar elde eder. Bunlar tehlikeli eşyaya ilişkin tedbirler alma ve taşıyıcının uğradığı zararlar sebebiyle tazminat isteme haklarıdır. Tedbir alınmasına ilişkin hususlar, Türk Ticaret Kanununun 861 (2). maddesinde tehlikeli eşyanın boşaltılması, depolanması, geri taşınması veya gerektiğinde imhası ve zararsız duruma getirilmesi şeklinde sayılmıştır. Taşıyıcının tehlikeli eşya taşınmasında mali hakları ise hem mezkûr hükümde alınan tedbirler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanması hem de Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesine göre zararının karşılanması şeklinde düzenlenmiştir. Gönderenin sorumluluğu, eşyanın tehlikeli niteliğini bildirmemekten veya bunu bildirmekle birlikte gerektiği hâlde önlemler hakkında susmakla ortaya çıkar. Bildirimde bulunmamayı geniş şekilde yorumlamak gerekir. Bu çerçevede, gönderen tarafından yapılan yanlış veya eksik bildirimlerin de sorumluluğun kapsamında değerlendirmesi Kanunun amacına uygun düşer. Doğrudan Kanunda düzenlenmemekle birlikte özellikle yetersiz ambalajlama ve işaretleme söz konusu taşıyıcının Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesi kapsamında tedbir olarak ambalajlamanın ve işaretlemenin iyileştirilmesi yoluna başvurusu gerekebilir.

Türk Ticaret Kanunun 864 (1)(a-d) kapsamındaki yükümlülüklerin ihlâli genel hükümler çerçevesinde birtakım hukukî sonuçlar doğmasına veya taşıyıcının haklar kazanmasına da sebebiyet verebilir. Örneğin, yükümlülüğün ihlâli taşıma sözleşmesinin iptaline yol açabileceği gibi, taşıyıcıya sözleşmeyi feshetme hakkı da verebilir.

II. TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN SÜREKLİ EDİM NİTELİĞİ

Gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılı yükümlülüklerini ihlâl etmesi, taşıyıcının tazminat isteme hakkını doğurmasının yanı sıra, şartları var ise taşıyıcı tarafından sözleşmenin sona erdirilmesine de yol açabilir. Sözleşmenin sona erdirilmesi bakımından önemli hususlardan biri taşıma sözleşmenin edim bakımından niteliğinin belirlenmesidir. Zira taraf iradeleri ile ânî edimli borç ilişkisinin sona erdirilmesi sözleşmeden dönme beyanı ile gerçekleşmekte ve hükümlerini geçmişe etkili şekilde ortaya çıkarmakta iken, sürekli edimli borç ilişkisi fesih beyanı ile sona ermekte ve hükümleri ileriye etkili şekilde ortaya çıkarmaktadır (Ertaş, 2014; Öz, 1989; Seliçi, 1976; Serozan, 1975). Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin hangi şekilde taraf iradesi ile sona erdirilebileceği ve hangi sonuçların ortaya çıkacağı yönünden önem arz eder.

Borçlar hukukunda sözleşme konusunu oluşturan edimin süresine göre edimler *ânî* (Eren, 2017; Kuntalp, 1968; Oğuzman, 2012), *sürekli* (Eren, 2017; Kuntalp, 1968; Oğuzman, 2012) ve *dönemli* (Eren, 2017; Kuntalp, 1968; Oğuzman, 2012) (veya *aralıklı*) olmak üzere doktrin (Eren, 2017; Kuntalp, 1968; Oğuzman, 2012) tarafından üçe ayrılmaktadır. Taşıma sözleşmesinin ânî edimli bir borç ilişkisi mi, yoksa sürekli edimli bir borç ilişkisi niteliğinde mi olduğu hususu doktrinde tartışmalıdır. Doktrinde (Serozan, 1975) taşıma sözleşmesini “*denizde yolcu taşıma*” ve “*denizde yük taşıma (navlun) sözleşmesi*” çerçevesinde ele alarak taşıma sözleşmesinin tipik bir sürekli sözleşme ilişkisi oluşturduğunu ifade eden bir görüş mevcuttur. Bu görüşü ileri süren Serozan’a göre, “*edimin sürekliliğini, borçlunun edim eylemleri (subjektive Lesitungshandlungen) açısından ele almak, bence daha tutarlı, üstelik borçluyu ön plana alan modern eğilimlere ve menfaatler durumuna daha uygun düşer*” (Serozan, 1975). Borçlu perspektifinde edimin süreye

yayılmamasının edimin sürekliliğini belirlediğini savunan bu görüşe göre, navlun sözleşmesinde yükü taşıyan, Türk Ticaret Kanununun 1115. maddesi (Maddenin karşılığını görüşün ileri sürüldüğü tarihte yürürlükte bulunan 6762 sayılı TTK m. 1040 oluşturmaktadır.) çerçevesinde, edimin ifasına başlanmasına kadar sözleşmeden dönebilir; başladıktan sonra ise yalnızca feshedebilir (Serozan, 1975). (Serozan'ın aksine, alacaklının edime olan çıkarının gerçekleşmesinin ani mi süreye mi yayıldığına bakılması gerektiği yönünde bkz. (Kuntalp, 1968; Oğuzman, 2012; Seliçi, 1976)

Taşıma sözleşmesinin ânî edimli bir sözleşme olduğu doktrin tarafından kabul edilen bir diğer görüştür (Kula, 2018; Tüzüner, 2012). Keza taşıma sözleşmesini eser sözleşmesi olarak değerlendiren ve eser sözleşmesinin ani nitelikte olduğunu savunan müelliflerin de bu görüşü kabul ettiği söylenebilir. Bu görüşe göre, taşıma faaliyetinin bir süreye yayılması önemli değildir; taşıma işinin bir defaya özgü olarak yerine getirilmesinin konu edinilmiş olması sebebiyle taşıma sözleşmesi ânî edimli bir sözleşme niteliğindedir (Tüzüner, 2012). Özellikle eser sözleşmesi çerçevesinde konuyu ele alan müellifler, ifanın son bir hareketle tamamlanması anına kadar geçen sürede yüklenicinin yerine getirdiği işin veya işlemin bir ifaya hazırlık olduğunu, bu aşamada henüz alacaklının çıkarının gerçekleşmediğini belirterek, ifaya hazırlık faaliyetlerinin sözleşme ilişkisini sürekli hâle getirmedeğini savunmaktadırlar (Öz, 1989).

Taşıma sözleşmesinin ânî edimli bir sözleşme mi, sürekli edimli bir sözleşme mi olduğu yönünde tartışma bakımından görüşümüz, taşıma sözleşmesinin sürekli edimli bir sözleşme olduğu yönündedir. Ânî edimli sözleşmelerde olduğu gibi, taşıma sözleşmesinde de tek bir hareket bulunmaktadır. Ancak, belirtmek gerekir ki, bu hareketin ifasının başlaması ve sona ermesi, diğer ânî edimli sözleşmelerden farklılık arz etmektedir. Şöyle ki, bir eser sözleşmesinde eserin meydana getirilmesi için yüklenicinin yapmış olduğu işlerin hemen hepsi ifaya hazırlık niteliğinde olup, sadece meydana getirilen eserin iş sahibine teslimi ifayı oluşturur (Oğuzman, 2012; Öz, 1989; Tandoğan, 2010). Dolayısıyla bu tip sözleşmeler bakımından ifanın süreye yayılması pek görülmez. Taşıyıcının eşyayı teslim almadan önceki işleri (örneğin taşıma aracını hazır bulundurma) ifaya hazırlık aşamasıdır. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren ifa başlar ve süreye yaygın olarak varma yerinde eşya teslim edilinceye kadar devam eder. Diğer yandan, edimin ânî mi sürekli mi olduğunun belirlenmesinin alacaklının perspektifinden yapılmasını haklı çıkaracak bir gerekçe müellifler tarafından ortaya konulmamıştır. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcının eşyayı süreye yayarak ifada bulunması taşıyıcının keyfiyetinden değil, işin niteliğinden kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla edimin ifasının objektif olarak süreye yayılması söz konusu olduğundan, esasen alacaklının ya da borçlunun perspektifinden değerlendirmeye dahi ihtiyaç yoktur. Keza menfaatler dengesi de bunu gerektirmektedir. Eren'in, aksi yönde "*İfa fiilleri veya ifa hazırlıkları borçlu yönünden uzun bir süreyi alsa bile, ifa alacaklı yönünden bir anda ve bir defada gerçekleşiyorsa, sürekli edim söz konusu olmaz*" (Eren, 2017) şeklindeki ifadesi, ifa fiilinin de süreye yayılmış olmasının tek başına önemli olmadığına ilişkindir. Öte yandan, kanun koyucu Türk Ticaret Kanununun 865 (1). maddesinde gönderenin taşıma sözleşmesini her zaman feshedebileceğini düzenlemiştir. Ânî edimler için geçerli olan sözleşmeden dönme yerine, sürekli edimli sözleşmeler açısından geçerli olan fesih imkanının gönderene tanınması da bizim de katıldığımız Serozan'ın görüşünü destekler niteliktedir. Zira maddenin gerekçesinde yer alan "Gönderen her zaman, sözleşme ne türlü yapılmış olursa olsun sözleşmeyi feshedebilir. Fesih, ileriye etkili olarak sonuç doğurur" (TTK m. 865 gerekçesi) şeklindeki ifade, fesih teriminin gerçek anlamıyla mı yoksa teknik anlamda dönme olarak mı kullandığına yönelik tartışmaya girilmesinin de önünü kesmiş bulunmaktadır.

III. TAŞIYICI TARAFINDAN SÖZLEŞMENİN SONA ERDİRİLMESİ

1. Taşıyıcının İfayı Reddetmesi ve Sözleşmeden Dönme

Taşıyıcı, gönderenin Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesi kapsamındaki yükümlülüklerini usulüne uygun olarak yerine getirmediği sürece, taşıma taahhüdünü ifa etmeyi reddedebilir (Bellardita, 2012). Bu husus dayanağını özellikle Türk Borçlar Kanununun 97.

maddesinden alır. Mezkûr hüküm uyarınca ifayı reddetme hakkı, gönderenin yükümlülüğünü ihlâl etmesinin bir sonucu olarak taşıyıcının zarar görüp görmemesine bakılmaksızın da ifade edilmektedir (Braun, 2002; Koller, 2010). Ancak taşıyıcının bu madde kapsamında ifayı reddetme hakkından bahsedebilmek için, gönderenin yükümlülüğünü sonradan ifa etme hakkının koşullara göre uygun olmamasının anlaşılması gerekir. Zira, gönderen taşımaya başladıktan sonra dahi refakat belge ve bilgilerini sağlayabilir. Bu nedenle Türk Borçlar Kanununun 97. maddesinin uygulanması, taşıyıcının resmî nitelikteki işlemler için gerekli bulunun belge ve bilgilere taşımının başından itibaren ihtiyaç duyması veya sonradan ihtiyaç duyacağı hâllerde bunları elde ettiğinde kullanamayacak durumda olması gerekir.

Ambalajın ve işaretlemenin yetersizliği taşıyıcı tarafından taşıma faaliyetine başlamadan önce fark edilebilir. Taşıyıcı, farkına vardığı ambalajın ve işaretlemenin yetersizliğini gönderene bildirmek zorundadır (Koller, 2010). Gönderen ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğüne uymamış ise, ihtirazî kayıt ile eşyayı kabul edebileceği gibi (Atabek, 1960; Karan, 2011), eşyayı kabul etmekten de kaçınabilir (Arkan, 1982; Atabek, 1960; Bellardita, 2012; Koller, 2010; Zeyneloğlu, 1993).

İlk hâlde taşıyıcı, itirazını taşıma senedine şerh düşerek yapabileceği gibi, herhangi bir şekilde de yapabilir. Böylelikle, taşıyıcı meydana gelen zararın ambalajlama ve işaretleme eksikliğinden kaynaklandığını ispatlayarak Türk Ticaret Kanununun 878 (1)(b) maddesi çerçevesinde sorumluluktan kurtulur. Bu sonuç taşıyıcının ambalaj yetersizliğini fark edip karşı tarafa bildirmesine rağmen, gönderenin taşımının yapılmasını istemesi hâlinde söz konusu olur. Doğaldır ki, taşıyıcı ambalajın yetersizliğini gördüğü hâlde susarak, eşyayı kabul etmiş ise bundan dolayı kasıt, ihmal veya tedbirsizliğinden dolayı sorumlu olur (Atabek, 1960). Taşıyıcının kendisi bir zarara uğramış ise, bunu da 864 (1)(a) maddesi kapsamında gönderenden talep edebilir.

Taşıyıcının eşyayı kabul etmekten kaçınması hâlinde, taşıyıcı isterse gönderene Türk Ticaret Kanununun 867 (1). maddesi çerçevesinde uygun bir süre vererek ambalajlama ve işaretleme yetersizliğinin giderilmesini talep edebilir. Verilen süre içerisinde gönderen eşyanın ambalajını ve işaretlemesini taşımaya uygun hâle getirmez ise, taşıyıcının talebini reddetmiş sayılır. Bu durumda taşıyıcı Türk Ticaret Kanununun 867 (2). maddesi kapsamında taşıma sözleşmesinden dönebilir. Zira daha önce değinildiği gibi, edimin ifasına başlanmamış ise fesih değil dönme beyanının ileri sürülmesi gerekir. Taşıyıcı, gönderene süre vermeksizin de ambalajlaması ve işaretlemesi yetersiz bulunan eşyayı kabulden kaçınarak sözleşmeden dönebilir. Taşıyıcının süre vermemesinin TMK m. 2 anlamında dürüstlük kuralına aykırılık teşkil etmemesi gerekir. Somut olayda ambalajlama yetersizliğinin kolay bir şekilde giderilebildiği bir durumda, taşıyıcının ambalajlama yetersizliğine dayanarak sözleşmeden dönmesi bu kapsamda değerlendirilebilir. Taşımının bu şekilde sona ermesi hâlinde taşıyıcı Türk Ticaret Kanununun 865 (2). maddesindeki haklarını kullanabilir. Mezkûr hükme göre taşıyıcı, dilerse “*Kararlaştırılan taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden, sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötünîyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı*” veya dilerse “*Kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini*” isteyebilir.

Belirtmek gerekir ki, ambalajın ve işaretlemenin yetersizliği taşıma konusu eşyanın yalnızca bir kısmı için söz konusu ise, gönderen Türk Ticaret Kanununun 866. maddesi çerçevesinde kısmî taşıma yapılmasını taşıyıcıdan isteyebilir. Bu durumda, taşıyıcının sözleşmeden dönme hakkının bulunduğunu söylemek mümkün değildir. Ancak taşıyıcı, “*sözleşmede kararlaştırılmış ücretin tamamını*”, yüklemenin gecikmesi sebebiyle “*doğmuş bekleme ücretini*”, “*eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderleri ve uğradığı zararı*” ile “*alacakları, eksik yükleme sebebiyle kısmen veya tamamen teminatsız kaldıysa, kendisine ek teminat gösterilmesini*” gönderenden isteyebilir (TTK m. 866).

Taşıyıcının talebine rağmen gönderenin taşıma senedinde yer alan bilgilerin gerçeğe aykırı, yanlış veya eksik olması durumunda taşıyıcının, Türk Borçlar Kanununun 97. maddesi çerçevesinde ifayı reddetme hakkı bulunur (Bellardita, 2012). Gönderenin taşıyıcının ihtarına rağmen senedi düzenlememesi veya gerçeğe uygun hâle getirmemesi durumunda taşıyıcı sözleşmeden dönebilir. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının zikredilen haklarını kullanabilmesi bakımından taşıma senedinde yer alan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıkların, yanlışlıkların veya eksikliklerin taşıma faaliyetinin gereği gibi yerine getirilmesini engelleyici nitelikte olmalıdır. Özellikle taşıyıcının çekince koyarak haklarını koruyabildiği ve taşıma faaliyetinin yerine getirilmesi hususunda sakınca oluşturmayan durumlarda, yukarıda zikredilen haklarını kullanması söz konusu olmamalıdır.

Taşıyıcı, eşyanın araca yüklenmesinden önce taşıma konusu eşyanın tehlikeli niteliğini öğrenir ise, eşyayı taşımayı reddedebilir (Koller, 2010). Bu hakkını kullanan taşıyıcı tarafından sözleşmeden dönülebilir (Bellardita, 2012)¹. Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden dönme hakkının bulunup bulunmadığı hususu doktrinde tartışmalıdır. Bir görüş (Lammich, 2004)², taşımayı üstlendikten sonra, tehlikeli eşyanın taşınmasının mümkün olmadığını taşıyıcının düşünmesi hâlinde, sözleşmeden dönebileceğini savunmaktadır. Diğer görüş (Bellardita, 2012) ise, taşıma sözleşmesinden dönme hakkını taşıyıcıya veren herhangi bir genel hükmün düzenlenmediği gerekçesiyle taşıma sözleşmesinden dönülemeyeceğini savunmaktadır. Bu görüş müellifine göre, taşıma sözleşmesi yapıldıktan sonra taşıyıcı ya sözleşmeyi feshetme yoluna gidebilir ya da Ticaret Kanununun 861. maddesindeki imkânlardan yararlanır. Taşıyıcının bu durumda Türk Ticaret Kanununun 861. maddesi çerçevesinde gider talep etme hakkı bulunmamaktadır. Aksi yönde bkz. (Bellardita, 2012). Ancak taşıyıcı hem Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(c) hem de 870 (1). maddeleri çerçevesinde gider ve zararlarını tazmin için gönderene başvurabilir (Koller, 2010). Tehlikeli eşya taşınması birtakım özel tedbirlerin alınmasını gerektirdiğinden, taşıma konusu eşyanın bu niteliğini öğrenen taşıyıcının faaliyetine başlamadan önce eşyayı reddederek sözleşmeden dönme hakkının bulunduğunu kabul etmek hakkaniyete uygun olur. Dönme hakkını kullanan taşıyıcı, Türk Ticaret Kanununun 867 (2). maddesinin yaptığı yollamaya ile 865 (2). maddesine göre haklarını kullanabilecektir. Henüz taşıma faaliyetine başlanmadığı için taşıyıcının talep hakkı TTK m. 870 çerçevesinde düzenlenen kısmî taşıma ücretini talep hakkından farklıdır (Bellardita, 2012). Mezkûr hükmün uygulanması yalnızca gönderenin eşyayı araca yüklememesi veya hazır bulundurmaması hâlinde söz konusudur. Taşıyıcıya bu hakların tanınmasının temelini, eşyanın araca yüklenmeme sebebinin gönderenin riziko alanında kaynaklanması oluşturmaktadır (Fremuth, Fremuth, & Thume, 2000). Bunun dışında kalan hâllerde Kanunun 867 (2). maddesinin uygulanması mümkün değildir.

Gönderen, gerekli belgelerin ve bilginin sağlanması yükümlülüğünü yerine getiremediği için eşyayı süresi içinde yüklemeyebilir veya hazır bulundurmazsa³, taşıyıcı Türk Ticaret Kanununun 867 (2). maddesi çerçevesinde sözleşmeden dönebilir⁴. Doktrinde⁵ mezkûr hükmün, gönderenin eşyayı yüklediği veya hazır bulundurduğu hâlde, sadece belge ve bilgi sağlama yükümlülüğünü ihlâl ettiği durumlarda uygulanamayacağı ifade edilmiştir. Kanun koyucunun taşıyıcıya sağladığı sözleşmeden

¹ Bellardita, Almanca sona erme anlamına gelen "Beendigung" kavramını kullanmıştır. Müellifin Beendigung ile "Kündigung" (fesih), "Rücktritt" (dönme) ve "Anfechtung" (iptal) kavramlarından hangisini kastettiği tam olarak anlaşılamamakla birlikte s. 141'de taşıyıcının sözleşmeden dönme hakkının bulunmadığını ifade ettiğinden burada müellifin fesihten bahsettiği düşünülebilir.

² Bu görüşe itibar edildiği takdirde, her iki tarafın da tacir olduğu taşıma sözleşmeleri bakımından sözleşmeden dönme ihbarının TTK m. 18 (3) çerçevesinde noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılması gerekir.

³ Eşyayı yükleme yükümlülüğünün taşıyıcıda bulunduğu durumlarda, gönderenin yükümlülüğü eşyanın yüklenmek üzere hazır bulundurulmasıdır.

⁴ CMR Konvansiyonuna tabi taşımalar bakımından *Karan*, bahsettiğimiz eşyanın yüklenmesi veya hazır bulundurulması şartından arı olarak, belge ve bilgi sağlama eksikliklerinin giderilmemesi hâlinde taşıyıcının taşımadan vazgeçebileceğini, aksi takdirde, CMR Konvansiyonu m. 17 çerçevesinde sorumlu tutulabileceğini belirtmiştir (Karan, 2011).

⁵ Bu ihtimalde TTK m. 867 (2) (§ 417 II HGB) hükmünün kıyasen dahi uygulanamayacağı yönünde bkz. (Bellardita, 2012).

dönme hakkının “*yükleme süresine uyulmaması*” ile sınırlandırıldığı, bunun genişletilemeyeceği savunulmuştur. Ancak belirtmek gerekir ki, tüm durumlar için Türk Ticaret Kanununun 867 (2). maddesini uygulama dışında bırakmak yerinde değildir. Taşımanın başından itibaren eşya ile birlikte bulundurulması gerekli olan ve her an bir resmî işleme tabi tutulma olasılığı bulunan⁶, yokluğunda ve gerçeğe aykırılığında veya eksikliğinde taşıyıcının zararına sebep olabilecek belge ve bilgiler için taşıyıcının sözleşmeden dönme hakkının bulunduğu kabul edilebilir. Zira bu durumlarda, taşıma faaliyeti açısından belge ve bilgi eşya ile bütünlük arz etmektedir. Belge ve bilginin taşımanın başından itibaren bulundurulması zorunluluğunun bulunmadığı durumlarda, bunların eksikliği taşıma engeli teşkil edecektir (Braun, 2002). Dolayısıyla bu durumda Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi değil, 869 ve 870. maddeleri uygulama alanı bulacaktır.

2. Sözleşmenin Feshi

Kanun koyucu gönderene sözleşmeyi her zaman feshetme hakkı (TTK m. 865 (1)) vermesine rağmen, taşıyıcı için benzer bir hüküm getirmemiştir. Aynı şekilde, gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesindeki yükümlülüklerini ihlâl etmesi hâlinde de taşıyıcıya özel bir fesih hakkı öngörülmemiştir. Dolayısıyla taşıyıcının genel düzenlemeler çerçevesinde ancak haklı bir sebebe dayanarak sözleşmeyi feshedebileceğinden bahsedilebilir. Taşıyıcının haklı sebepler haricinde sözleşmeyi sonlandırma iradesi var ise, bunu ancak gönderen ile aralarında yapacağı bir ikale (bozma) sözleşmesi ile gerçekleştirebilir (Kıran, 2018).

Alman hukukunda, Alman Medeni Kanununun 643. paragrafı çerçevesinde, taşıyıcının sözleşmeyi feshetme hakkının bulunduğuna ilişkin görüş öne sürülmüştür (Bellardita, 2012). Türk hukukunda karşılığı bulunmayan mezkûr hükme göre, iş sahibinin yüklenici ile iş birliği yapma yükümlülüğünün bulunduğu durumlarda, yüklenici makul bir süre vererek iş sahibinden yükümlülüğün yerine getirilmesini aksi takdirde sözleşmenin fesih olunacağını bildirir (§ 643 BGB). Buna rağmen iş sahibi sürenin bitimine kadar yükümlü olduğu işi yerine getirmese Alman Medeni Kanununun 643. paragrafı uyarınca sözleşme fesih olunmuş sayılır. Taşıma sözleşmesini eser sözleşmesi niteliğinde telakki eden görüş açısından mezkûr hükmün uygulama alanı bulması yerindedir. Bu çerçevede taşıyıcı⁷ verilecek makul bir sürede gönderen⁸ tarafından refakat belge ve bilgilerini sağlama yükümlülüğü ihlâl edilirse sözleşme fesih⁹ ile sone ermiş sayılır.

Ancak belirtmek gerekir ki, taşıma sözleşmesinin tipik sözleşme niteliğinin bulunması ve yürürlükteki hukuk gereği, iş görme sözleşmelerine uygun düştüğü ölçüde vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağından (TBK m. 502 (2)) eser sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması olanağı yoktur. Bu nedenle taşıyıcının ancak genel hükümler çerçevesinde taşıma sözleşmesini feshetme yoluna gidebileceği söylenebilir. Bu durumda taraflar arasında sürekli edimli bir borç ilişkisinin bulunması ve iradenin taşıma faaliyetine başladıktan sonra ortaya çıkması sebebiyle, taşıyıcı Türk Borçlar Kanununun 126. maddesi çerçevesinde ifasına başlamış olduğu sözleşmeyi feshedebilir.

Gönderenin uygun ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğüne uymadığı ve taşıyıcının ambalajı ve işaretlemeyi iyileştirme imkânının da bulunmadığı durumda, taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir. Aynı şekilde gönderenin taşıma senedinde gerçeğe aykırı, yanlış veya eksik bilgiler sağlaması, eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bildirimde bulunma yükümlülüğünü ihlâl etmesi ve refakat belge bilgilerini sağlamaması hâlinde de taşıyıcı açısından haklı sebep oluşturur ise, taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir. Sözleşme, ileriye dönük olarak ortadan kalkmış olduğundan taşıyıcı

⁶ Herhangi bir yerde ve herhangi bir zamanda yetkili makamlar tarafından yol üzerinde yapılabilecek herhangi bir denetim yapılabilir.

⁷ Taşıyıcı, eser sözleşmesi bakımından yüklenici (müteahhit) sıfatını haizdir.

⁸ Gönderen, eser sözleşmesi bakımından iş sahibi sıfatını haizdir.

⁹ Eser sözleşmesinin sona erme şekli § 643 BGB’de “*fesih*” (*Kündigung*) olarak gösterilmiştir. Doktrinde çoğunluk tarafından ânî edimli sözleşme şeklinde kabul edilen eser sözleşmesinin fesih ile sona ermesi kanuni istisnadır.

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 gerekmemektedir (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.
- Ertaş, 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.