

**T.C.
GEDİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE TAŞIYICININ
HUKUKİ SORUMLULUĞU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ökkeş ÖZDEMİR

DANIŞMAN

Prof. Dr. Hasan PETEK

İZMİR-2015

**T.C.
GEDİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE TAŞIYICININ
HUKUKİ SORUMLULUĞU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ökkeş ÖZDEMİR

DANIŞMAN

Prof. Dr. Hasan PETEK

JURİLER

Doç. Dr. Vural SEVEN

Doç. Dr. Serkan Ayan

İZMİR-2015

TEZ KABUL VE ONAY

ÖKKEŞ ÖZDEMİR tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak sunulan “**Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu**” başlıklı bu çalışma Gediz Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği ile Gediz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim ve Öğretim Yönergesi’nin ilgili hükümleri uyarınca tarafımızdan değerlendirilerek savunmaya değer bulunmuş ve **18/09/2015** tarihinde yapılan tez savunma sınavında aday oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Jüri Üyeleri:

Prof. Dr. Hasan PETEK

Doç. Dr. Vural SEVEN

Doç Dr. Serkan Ayan

İmza


.....

.....

.....

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../.....

Ökkeş ÖZDEMİR

İmza

ÖZET
Yüksek Lisans Tezi

KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE TAŞIYICININ HUKUKİ
SORUMLULUĞU
ÖKKEŞ ÖZDEMİR

Gediz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı
Tezli Yüksek Lisans Programı

Bu tezin konusu taşıyıcının Karayolu Taşıma Kanunu'na göre hukuki sorumluluğu olup, sadece karayolunda yolcu taşımacılığı yapan taşıyıcıların hukuki sorumluluğu ele alınmıştır. Karayolu Taşıma Kanunu, CMR'nin çevirisinden dolayı taşıyıcı terimi yerine, taşımacı terimini kullanmıştır. Ancak doktrinin büyük bir çoğunluğu taşımacı terimini kabul etmediği için, bu çalışmada da taşıyıcı terimi tercih edilmiştir.

Taşıyıcı, bu kanuna göre, duraklamalar dâhil olmak üzere yolcunun kalkış noktasında taşıta bindiği andan, varış noktasında taşıttan indiği ana kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur. Bu sorumluluğun doğması için, taşıyıcı ve yardımcılarının fiilinin kazaya sebebiyet vermesi gerekir.

Yolcunun zarara uğramasından dolayı taşıyıcı sadece Karayolu Taşıma Kanunu'na göre sorumlu değildir. Aynı zamanda Türk Ticaret Kanunu'na ve Karayolları Trafik Kanunu'na göre de taşıyıcı yolcunun eşyasına gelen zararlar ile ölüm ve bedensel zararlardan sorumludur. Bu kanunlara göre sorumluluğun, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki sorumluluktan farklı yönleri ele alınarak tezde incelenmiştir.

Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, Karayolu Taşıma Kanunu'na ve Karayolları Trafik Kanunu'na göre tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluktur. Kanun koyucu kural olarak tehlike sorumluluğunun düzenlendiği yerde sorumluluk sigortasının yapılmasını da zorunlu tutmuştur. Karayolu Taşıma Kanunu'na göre Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ve Sigortacılık Kanunu'nu

dayanak alan Bakanlar Kurulu Kararı'na göre Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Ferdi Koltuk Sigortası'nın yapılması zorunludur. Diğer taraftan işleten sıfatıyla taşıyıcı Karayolları Trafik Kanunu'na göre Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası'nı yapma yükümlülüğü altındadır. Bu kanuna göre İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası'nın yapılması isteğe bağlıdır. Taşıyıcının yapmakla yükümlü olduğu bu sigortalar, yolcuya verilen ölüm ve bedensel zararları karşılar.

Anahtar Kelimeler: Taşıyıcının Sorumluluğu, Yolcu, Bagaj, Tehlike Sorumluluğu, Zorunlu Sigortalar.

ABSTRACT
Master's Thesis

**THE RESPONSIBILITY OF THE TRANSPORTER ACCORDING TO
THE TRANSPORTATION LAW OF HIGHWAYS**

Ökkeş ÖZDEMİR

Gediz University
Graduate School of Social Sciences
Department of Law
The Private Law Program

The main topic of this thesis is the legal responsibility of the transporter's according to highway transportation law. According to it, the transporter is responsible not only for the life of the passenger from the time he/she gets into the vehicle till he/she gets off it but also when the passenger gets injured in an accident or something undesirable happens to his/her belongings.

These responsibilities are not just valid for highway transportation law. Turkish law of commerce and highway transportation law also keep the drivers responsible for the life of the passenger. This research analyzed, the responsibility for the passenger is analysed through the perspective of Turkish law of commerce and the law of highway traffic.

The responsibility context relies on emergency responsibility according to highway transportation and highway traffic law. The authority which sets the law keeps it obligatory to maintain an insurance for emergency responsibility. According to law of highway transportation, the drivers are obliged to have financial responsibility insurance for highway transportation. In addition, the driver is also obliged to enforce individuals insurance for highway passenger transportation. On the other hand, according to the law of highway traffic, the driver has to maintain enforced financial responsibility insurance. However, financial responsibility insurance is voluntary but not enforced according to this law. The insurances mentioned above

cover the expenses caused by the accidents that the passenger faces (injuries, death, etc.).

Keywords: Responsibility of The Transporter, Passenger, Luggage, Emergency Responsibility, Enforced Responsibility Insurance.

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
KISALTMALAR	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

I. GENEL OLARAK	4
II. HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞEKLİ	5
III. UNSURLARI	8
A. Taşıma Faaliyetini Üstlenme	9
1. Taşıma Kavramı	9
a. Taşımanın Konusu	10
b. Kalkış Noktası	11
c. Varış Noktası	12
d. Taşıma Güzergâhı	12
2. Karayolu Kavramı	12
3. Taşıt Kavramı	13
B. Ücret	14
C. Anlaşma	16
IV. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI İLE TARAFLARIN HAKLARI VE BORÇLARI	18
A. Taşıyıcı	19
1. Taşıyıcının Hakları	21
a. Ücret Talep Etme Hakkı	21
b. Hapis Hakkı	22
2. Taşıyıcının Borçları	23
a. Bilet ve Bagaj Belgesi Düzenleme Borcu	23

aa. Yolcu Bileti	25
bb. Bagaj Senedi	27
b. Taşımaya Zamanında Başlama ve Bitirme Borcu	28
c. Taşımayı Gereği Gibi İfa Etme Borcu	31
d. Yolcuyu Güven İçinde Sağ Salim Götürme Borcu	32
e. Bagaja Karşı Özen Gösterme Yükümlülüğü	34
B. Yolcu	35
1. Sözleşmenin Tarafı Olan Yolcu	35
2. Yararına Sözleşme Yapılan Yolcu	36
3. Yolcunun Hakları	37
4. Yolcunun Borçları	37
a. Ücret Ödeme Borcu	37
b. Hareket Saatinde Kalkış Yerinde Hazır Olma Borcu	40
c. Taşıma Düzenine Uyuma Borcu	41
V. KARAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİYLE İLGİLİ DİĞER KİŞİLER	42
A. Genel Olarak	42
B. Temsilci	43
1. Genel Olarak	43
2. Ticari Temsilci	44
3. Ticari Vekil	44
C. Taşıma Acentesi	45
D. Simsar	47
VI. SÖZLEŞMENİN SONA ERMESİ	47

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

I. GENEL OLARAK	50
II. YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN, BEDENSEL ZARARLARINDAN VE EŞYASININ ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK	51

A. Genel Olarak	51
B. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	52
1. Genel Olarak	52
2. Tehlike Sorumluluğu	54
C. Ölüm ile Bedensel Zararlardan ve Eşyanın Zarara Uğramasından Dolayı Sorumlu Olunan Zaman Dilimi	56
D. Sorumluluğun Şartları	57
1. Fiil	57
a. Kaynağına Göre Fiil Türleri	58
aa. İşletme Faaliyetinden Kaynaklanan Fiiller	58
bb. Sürücü ve Yardımcı Kişilerden Kaynaklanan Fiiller	59
cc. Yolculardan Kaynaklanan Fiiller	62
b. Kaza	62
c. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Taşıtta Bulunması	64
2. Zarar	65
a. Genel Olarak	65
b. Yolcunun Ölmesi	66
c. Yolcunun Bedensel Zarara Uğraması	68
d. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Zarar Görmesi	69
aa. Genel Olarak	69
bb. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Zıyaa Uğraması	70
cc. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Hasara Uğraması	72
3. İlliyet Bağı	72
E. Sorumluluğun Hafifletilmesi	73
1. Genel Olarak	73
2. Yolcunun Hafif Kusuru	74
3. Hatır taşınması	74
F. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması	75
1. Genel Olarak	75
2. Yolcunun Ağır Kusuru	76
3. Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru	78
4. Mücbir Sebep	78

G. Zamanaşımı	80
1. Genel Olarak	80
2. Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Zamanaşımı	81
III. SİGORTANIN TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA ETKİSİ	82
A. Zorunlu Sigortalar	83
B. İhtiyari Sigorta	84

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ TÜRK TİCARET KANUNU VE KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE SORUMLULUĞUNUN KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE SORUMLULUKLA KARŞILAŞTIRILMASI İLE SORUMLULUK HALİNDE AÇILACAK DAVA

I. GENEL OLARAK	86
II. SORUMLULUĞUN KAPSAMI AÇISINDAN	87
A. Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Sorumluluğun Kapsamı	87
B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Kapsamı	88
C. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluğun Kapsamı	88
III. SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ AÇISINDAN	89
A. Genel Olarak	89
B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hukuki Niteliği	89
1. Sağ Salim Götürme Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğun Hukuki Niteliği	89
a. Genel Olarak	89
b. Olağan Sebep İlkesine Dayanan Kusursuz Sorumluluk	90
2. Bagaja Özen Gösterme Borcunun İhlali Halinde Sorumluluğun Hukuki Niteliği	91
a. Genel Olarak	91
b. Ağırlandırılmış Kusur Sorumluluğu	91
C. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hukuki Niteliği	92
IV. SORUMLU OLUNAN ZAMAN DİLİMİ AÇISINDAN	92

V. SORUMLU KİŞİ VE SORUMLU OLUNAN KİŞİ AÇISINDAN	93
A. Sorumlu Kişi Açısından	93
1. Genel Olarak	93
2. İşleten Sıfatı	94
B. Sorumlu Olunan Kişi	96
VI. SORUMLULUĞUN ŞARTLARI AÇISINDAN	97
A. Fiil ve Kaza	98
1. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Fiil ve Kaza	98
a. Yolcuyu Sağ Salim Götürme Borcunun İhlalinde Fiil ve Kaza	98
b. Bagaja Özen Gösterme Borcunun İhlalinde Fiil ve Kaza	99
aa. Bagajın Taşıyıcının ve Yardımcı Şahıslarının Zilyetliğinde Bulunması	99
bb. Taşıyıcı ve Yardımcılarının Bagaja Karşı Özensiz Davranması	101
2. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Fiil ve Kaza	101
a. Motorlu Taşıtın İşletilmesi	102
b. Motorlu Taşıtın Kazaya Sebebiyet Vermesi	103
B. Kusur	104
1. Taşıyıcının Kusuru	104
2. Yardımcılarının Kusuru	105
C. Zarar	105
1. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Zarar	105
2. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Zarar	106
VII. SORUMLULUĞUN HAFİFLETİLMESİ VE SINIRLANDIRILMASI AÇISINDAN	106
A. Sorumluluğun Hafifletilmesi Açısından	106
1. Genel Olarak	106
2. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hafifletilmesi	107
3. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hafifletilmesi	108
B. Sorumluluğun Sınırlandırılması Açısından	109
1. Genel Olarak	109
2. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Sınırlandırılması	109

a. Genel Olarak	109
b. Sınırlandırmanın Kalkacağı Haller	111
aa. Genel Olarak	111
bb. Pervasızca Davranış veya Zarar Bilinciyle Oluşan İhmali Davranış	113
cc. Kasti Davranış	114
VIII. SORUMLULUKTAN KURTULMA AÇISINDAN	115
A. Genel Olarak	115
B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluktan Kurtulma	116
1. Yolcuyu Sağ Salim Götürme Borcunun İhlali Halinde	116
a. Genel Olarak	116
b. Kurtuluş Karinesi	117
aa. Taşıyıcının Özen Yükümlülüğünü Yerine Getirmesi	117
bb. Kaçınılmaz Olay ve Mücbir Sebep	118
c. İspat Yükü	119
2. Bagaja Özen Gösterme Borcunun İhlali Halinde	120
IX. ZAMANAŞIMI AÇISINDAN	120
A. Genel Olarak	120
B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Zamanaşımı	121
1. Ölüm ve Bedensel Zararlar Halinde Zamanaşımı	121
2. Bagaj ve Kişisel Eşyanın Zarara Uğraması Halinde Zamanaşımı	122
X. SORUMLULUK HALİNDE AÇILACAK DAVA	123
A. Dava	123
1. Genel Olarak	123
2. Davanın Hukuki Niteliği	124
3. Davada Görev ve Yetki	126
a. Genel Olarak	126
b. Ölüm ve Bedensel Zararlar Halinde	127
c. Bagajın Hasar ve Zıyaı Halinde	130
4. Davanın Tarafları	130
a. Davacı	130
b. Davalı	131

B. Davayla İlgili Diğer Konular	132
1. Tedbir Kararı ve Karayolu Trafik Kanunu'nun 85/II Maddesindeki Özel Hukuki Koruma Kararı	132
a. Tedbir Kararı	133
b. Karayolları Trafik Kanunu'ndaki Özel Hukuki Koruma Kararı	134
2. Davanın İhbarı	136
3. Kusur ve Kazanç Araştırması	138
SONUÇ	139
KAYNAKÇA	146

KISALTMALAR

ABD	: Ankara Barosu Dergisi
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
CMR	: Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sözleşmesi (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route)
dn	: dipnot
DEÜHFD	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Ed.	: Editör
EÜHFD	: Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
GBAD	: Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi
GÜHFD	: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK.	: Hukuk Genel Kurulu
HHFD	: Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
İBD	: İstanbul Barosu Dergisi
İTÜSBD	: İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
İÜHFD	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu
KTŞK	: Karayolu Taşıma Kanunu
KTŞY	: Karayolu Taşıma Yönetmeliği

LHD	: Legal Hukuk Dergisi
m.	: madde
MÜHF-HAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
RG.	: Resmi Gazete
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SDÜHFD	: Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
SHD	: Sigorta Hukuku Dergisi
SK	: Sigortacılık Kanunu
TBB	: Türkiye Barolar Birliği
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	: Türk Ceza Kanunu
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TD.	: Ticaret Dairesi
THY	: Tüketici Hakları Yönetmeliği
TKHK	: Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı
yuk.	: yukarıda

GİRİŞ

Türkiye'nin Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını birbirine bağlayan göç ve ticaret yollarının kesişim noktasında yer alması ve üç tarafının denizlerle çevrili olması, ticaretin bir aracı olan ulaşım açısından bir kavşak görevi üstlenmesini sağlamaktadır. Türkiye milli gelirinin önemli kısmını ulaşım sektöründen elde etmektedir. Öyle ki Türkiye'de sektörel bazda yapılan yatırımlar açısından ulaştırma sektörü, eğitimden sonra ikinci sırada yer almaktadır¹. Yurt dışı yolcu ve yük taşımacılığında da önemli ölçüde karayolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

Cumhuriyetin ilanından 1950 yılına kadar olan süreçte, yapılan doğru yatırımlar sayesinde denizyolu ve demiryolu taşımacılığı artış göstermiştir. Bu yıllarda sadece demiryolu taşımacılığı %43 civarındaydı. Diğer taraftan Kabotaj Kanununun etkisiyle denizyolu taşımacılığı ithalat ve ihracatta oldukça yaygındı. Buna karşılık karayolu taşımacılığı oldukça zayıf olmasına rağmen "Marshall Yardımı"ndan sonra artış göstermeye başlamış ve günümüzde, yolcu ve yük taşımacılığında %90'ları bulan oranlara ulaşmıştır. 2012 yılı itibari ile Türkiye'nin toplam karayolu uzunluğu 385.748 km iken, toplam demir yolu uzunluğu 12.008 km'dir².

Türkiye'nin göç ve ticaret yollarını birbirine bağlayan bir kavşak görevi üstlenmesi, karayolunda trafik yoğunluğuna neden olmaktadır. 2013 yılında karayolunda yaklaşık 10.000.000 otomobil, 200.000 minibüs, 175.000 otobüs, 3.000.000 kamyonet ve 600.000 kamyon, yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmaktadır³. Bu araçların sigortasızlık oranı ise, otomobilde %7, minibüste %17, otobüste %19, kamyonette %12, kamyonunda ise %18'dir. Bir başka deyişle her beş kamyon, otobüs ve minibüsten biri sigortasız olarak trafiğe çıkmaktadır⁴.

Meydana gelen kazalar, çok büyük oranda taşıma faaliyetinde kullanılan otobüs ve minibüs gibi taşıtlar yüzünden ortaya çıkmaktadır. Bu kazaların meydana

¹ 7 Ekim 2013 tarihli ve 2013/5502 Sayılı 2014 Yılı Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararı Eki, RG.: 25 Ekim 2013, S.28802.

² TÜİK: Türkiye Karayolu Uzunluğu, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?method=temelist>, (Erişim Tarihi: 25.04.2014).

³ Bu rakamlar Karayolu Taşıma Kanunu'nun Resmi Gazete'de yayımlandığı dönemde ise şöyleydi: 122.861 Otomobil, 135.920 Minibüs, 125.724 Otobüs, 228.060 Kamyonet ve 505.128 Kamyon (4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun Genel Gerekçesi, TBMM 22 Dönem, 1. Yasama yılı, TBMM S. Sayısı: 141).

⁴ Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi: Araç Bazı Türünde Sigortasızlık Oranı Dağılımı, Kasım 2014, <http://www.sbm.org.tr/tr/Sayfalar/TrafikSigortasi.aspx>, (Erişim Tarihi: 28.08.2015).

gelmesindeki en büyük etkinin %88'lik bir oranla sürücü kusurundan kaynaklandığı tespit edilmiştir. 2014 yılı içerisinde meydana gelen trafik kazalarında 3.524 kişi yaşamını yitirirken, 285.059 kişi de çeşitli derecelerde yaralanmıştır⁵.

Karayolu taşımacılığına ilişkin bir düzenlemenin bulunmaması, 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak çıkarılan yönetmelik ve kararnemelerin yetersizliği ve ihtiyacı karşılayamaması, trafik kazalarının ve trafik kazası sonucu yaşamını yitiren insan sayısının çok fazla olması, taşımaya ilişkin yollardaki denetimlerin ve cezaların yetersiz olması ve caydırıcı nitelik taşımaması sebebiyle 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu 10.07.2003 tarihinde kabul edilmiştir⁶.

Karayolu Taşıma Kanunuyla karayolu taşımacılığının hızlı, seri, ekonomik, elverişli, çevreye en az zarar verecek şekilde, güvenli ve konforlu hale getirilmesi amaçlanmıştır⁷. Bu amaçla sürücülerin mesleki yeterliliğe erişmeleri için eğitim faaliyetlerine başlanmış ve sürücülere mesleki yeterlilik belgesi zorunlu hale getirilmiştir. Kanun, taşımacılıkla ilgili kişileri ve bunların sorumluluklarını belirlemiş, terimleri tanımlamış, düzenleyici, idari ve cezai nitelikte hükümlere yer vermiş ve taşıyıcının sigorta yapma zorunluluğu ile bu alandaki sorumluluğunu düzenlemiştir.

4925 sayılı kanunda yer alan idari ve cezai hükümler, etkin bir denetim faaliyeti olmamasından dolayı askıda kalmıştır. Karayolu Taşıma Kanunu'nun 34. maddesinde, denetim faaliyetlerine ilişkin yönetmelik çıkarılması için bakanlığa yetki verilmiştir. Bu yönetmeliğin çıkmasına rağmen alt yapıya ilişkin bir takım sorunların aşılammış olması, çözümün de yetersiz kalmasına neden olmaktadır. Örneğin, bugün taşımacılık faaliyetiyle ilgili olan araçların %15'i sigortasızdır. Bu sigortasız araçların da %55'ini kamyonlar oluşturmaktadır. Ne ilginçtir ki Türkiye'de en fazla trafik kazasına karışan araçların başında otobüs ve kamyonlar gelmektedir. Bu veriler, kanun gerekçesinde belirtilen amaçların uygulanmasından uzak kaldığını göstermektedir. Kanun ve

⁵ TUIK: Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı,
<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, (Erişim Tarihi: 25.04.2014).

⁶ RG.:19.07.2003, S. 25173.

⁷ **Ülgen**, Hüseyin/**Kendigelen**, Abuzer/**Kaya**, Arslan: Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Hakkında Düşünceler, Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, C.1, Beta Yayıncılık, İstanbul 2002, s.796-797; **Erdoğan**, İhsan: Karayolu Taşıma Kanunu İle Getirilen Yeni Bir Tehlike Sorumluluğu, Prof. Dr. Fikret Eren'e Armağan, Yetkin Yayınları, Ankara 2006, s.493.

yönetmeliğin yürürlüğe girmesinin üzerinden on yıl geçmiş olmasına rağmen denetim faaliyetlerinde etkin bir alt yapı kurulamamış ve denetim kâğıt üzerinde kalmıştır.

Karayolu Taşıma Kanunu'nda yer alan konular hem Türk Ticaret Kanunu⁸ hem de Karayolları Trafik Kanunu'nda⁹ düzenlenmiştir. İşte bu konulardan biri olan ve aynı zamanda bizim çalışmamızda inceleyeceğimiz taşıyıcının hukuki sorumluluğu, hem Türk Ticaret Kanunu'nun 914. hem Karayolları Trafik Kanunu'nun 85 vd., hem de Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesinde düzenlenmiştir¹⁰.

Tezimiz üç ana bölümden oluşmuştur. Birinci bölümde karayolu yolcu taşıma sözleşmesine ve bu sözleşmenin taraflarına, tarafların hakları ve borçlarına, sözleşmenin kurulmasına aracılık eden kişilere ve son olarak sözleşmenin sona ermesine ve bunlara ilişkin kavramlara değinilmiştir.

Taşıyıcının sorumluluğuyla ilgili her bir kanunun farklı uygulama alanı vardır ve bu kanunlar farklı talepleri karşılar. İkinci bölümde ise Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğuna, taşıyıcının sorumluluğun sınırlandırılmasına, hafiflemesine ve kaldırılmasına değinilmiştir. Ayrıca bu bölümde taşıyıcının sigorta yapma borcunun sorumluluğa olan etkisi ve buna bağlı olarak Zorunlu Karayolu Taşımacılığı Mali Sorumluluk Sigortası ile Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası incelenmiştir.

Bu tezin son kısmında ise taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'na ve Karayolları Taşıma Kanunu'na ilişkin olarak yolcunun uğradığı ölüm ve bedensel zararlar ile eşyasının zarara uğramasından doğan sorumluluk incelenmiştir. Tezin bu kısmında son olarak taşıyıcının sorumluluğunun meydana gelmesi halinde açılacak dava ile ilgili özellik teşkil eden bazı usul hukuku konuları incelenmiştir.

⁸ RG.:14.02.2011, S.27846.

⁹ RG.:18.10.1983, S.18195.

¹⁰ Karayolu Taşıma Kanunu'nda bu sorumluluğun düzenlenmemesi gerektiği yönündeki görüş için bkz., **Ülgen/Kendigelen/Kaya**, s.801.

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

I. GENEL OLARAK

Ne Karayolu Taşıma Kanunu'nda ne de Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma sözleşmesinin doğrudan bir tanımı bulunmamakla beraber, Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyıcıyı tanımlayan maddesi, dolaylı olarak taşıma sözleşmesinin tanımına yer verir. Buna göre Türk Ticaret Kanunu, “taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine sağ salim ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır” ifadesiyle taşıma sözleşmesini, taşıyıcıdan hareketle tanımlar (TTK.m.850/II). Karayolunda hareket kabiliyetine sahip bir taşıtla yolcunun bir yerden bir yere ya da başlangıç noktasına taşınması hususundaki sözleşmeye karayolu yolcu taşıma sözleşmesi denir. Bu sözleşmenin diğer sözleşmelerden farkı, yolcu taşımaya uygun bir taşıtla yapılması ve bu taşıtın karayolunda hareket kabiliyetine sahip olmasıdır¹¹.

Taşıma sözleşmesinin bir türü olan karayolu yolcu taşıma sözleşmesi, diğer taşıma sözleşmeleri gibi borçlar hukuku sözleşmesidir. Bu yönüyle karayolu yolcu taşıma sözleşmesine, borçlar hukuku hükümleri uygulanır. Sözleşmeler, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla meydana gelir. Bu anlamda karayolu yolcu taşıma sözleşmesi diğer borçlar hukukundaki sözleşmeler gibi tarafların, yolcu ile taşıyıcının, karşılıklı birbirine uygun irade açıklamasıyla kurulur.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi vaadi (ön sözleşme) yapılabilir (TBK.m.29). Yolcu veya taşıyıcı tarafından, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin ileride kurulmasına ilişkin sözleşme vaatleri geçerlidir. Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi şekle tabi olmadığı için, karayolu taşıma sözleşmesi vaadi de şekle tabi değildir¹².

¹¹ **Önder**, Salih: Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı, ABD, S.4, 2011, s.214; **Eriş**, Münir Hakan: Türk Hukukunda Karayolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2011, s.10; **Seven**, Vural: Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları, Ankara 2012, (Gönderilen), s.27.

¹² **Zeyneloğlu**, Ahmet: Taşıma Hukuku, 2. Bası, Ankara 1993, s.45; **Oğuzman**, M. Kemal/**Öz**, Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.1, Gözden Geçirilmiş 12. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014, (C.1), s.196; **Tekinay**, Selâhattin Sulhi/**Akman**, Sermet/**Burcuoğlu**, Halûk/**Altop**, Atilla: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 1993, s.147; **Eren**, Fikret: 6098 Sayılı

Taşıma sözleşmelerini konusuna, yapıldığı ortama, ülkesel sınırlara, taşımanın yapılış şekline ve amacına göre sınıflandırmak mümkündür¹³. Konusuna göre taşıma sözleşmeleri yolcu ve yük taşıma sözleşmeleri¹⁴; yapıldığı ortama göre deniz, hava, demiryolu, iç su, karma ve karayolu taşıma sözleşmeleri¹⁵; yapıldığı ulusal sınırlara göre taşıma sözleşmeleri ise ulusal ve uluslararası taşıma sözleşmeleri¹⁶; taşımanın amacına göre özel amaçlı ve kamusal amaçlı ve iktisadi amaçlı taşımalar¹⁷; yapılış şekline göre ise genel taşıma sözleşmesi, charter, yığın (hacim) ve römorkaj sözleşmeleri olarak türlere ayrılmaktadır¹⁸.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi, tipik bir taşıma sözleşmesi türüdür. Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi, taşımacılık faaliyeti karayolu üzerinde gerçekleştiği ve taşınan şeyin konusu da yolcu olduğu için, taşımanın yapıldığı ortamın konusuna göre yapılan sınıflandırmanın içinde yer alan sözleşmelerdendir. Diğer taraftan karayolu yolcu taşıma sözleşmesi, ulusal ve uluslararası yolcu taşımacılığının konusunu oluşturabileceği gibi, genel taşıma sözleşmesi ile charter sözleşmelerinin de konularını oluşturabilir.

II. HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞEKLİ

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi, taşıyıcının, karayolu olarak adlandırılan zemin üzerinde yolcuyla bir taşıma vasıtası ile taşımayı; buna karşılık, yolcunun da bir

Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2015, s.308; **Kılıçoğlu**, Ahmet M.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2014, s.79; **Hatemi**, Hüseyin/**Gökyayla**, Emre: Borçlar Hukuku Genel Bölüm, 3. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015, s.58; **Ayan**, Mehmet: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 9. Baskı, Mimoza Yayınları, Konya 2015, s.9; **Eriş**, M, s.67.

¹³ **Zeyneloğlu**, s.30; **Can**, Mertol: 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar, GÜHFD, C.9, S.1-2, Haziran – Aralık 2005, (Karayolu), s.11; **Seven**, Vural: Taşıma Hukuku, 1.Bası, Eskişehir 2010, s.34; **Eriş**, M, s.3; **Bozkurt Bozabalı**, Banu: Havayoluyla Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara 2013, s.20; Taşıma sözleşmeleri bu ayrımların dışında, taşımanın düzenli olup olmamasına, aktarmalı olup olmamasına ve taşıyıcının özel hükümlere tabi olup olmamasına göre ayrımlara da tabi tutulmuştur (**Ülgen**, Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunlar, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1988, (Uluslararası), s.22).

¹⁴ **Ülgen**, Uluslararası, s.21; **Can**, Karayolu, s.12; **Gençtürk**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s.38.

¹⁵ **Gençtürk**, s.38; **Kaya**, Arslan: Türk Ticaret Kanunu'na Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s.919; **Eriş**, M, s.3.

¹⁶ **Ülgen**, Uluslararası, s.21; **Gençtürk**, s.39; **Seven**, s.34; **Eriş**, M, s.4; **Bozkurt**, s.20.

¹⁷ **Can**, Karayolu, s.12.

¹⁸ **Ülgener**, Fehmi: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991,s.26; **Gençtürk**, s.41; **Seven**, s.35; **Eriş**, M, s.5; **Bozkurt**, s.21.

ücret ödemeyi taahhüt ettiği karşılıklı tam iki tarafa borç yükleyen bir hukuki işlemdir¹⁹. Karayolu yolcu taşıma sözleşmesiyle taşıyıcı, yolcu ve bagajı bir yerden başka bir yere taşıma borcu altına girdiği için, iş görme borcu doğuran ve ani edimli sözleşmeler arasında yer alır²⁰. Taşıma sözleşmesi, tarafların iradelerini açıklamalarıyla hüküm ve sonuç doğuracağı için rızai sözleşmeler arasında yer alır²¹.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği doktrinde tartışmalıdır. Doktrinde taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini bazı yazarlar eser sözleşmesi²² olarak kabul ederken, azınlıkta kalanlar ise hizmet sözleşmesi niteliği taşıdığını ileri sürer²³. Bazı yazarlar ise kendine özgü bağımsız sözleşme tipi olarak kabul eder²⁴. Biz

¹⁹ **Von Tuhr**, Andreas: Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C.1-2, Çev. Cevat Edege, Yargıtay Yayınları, Ankara 1983, s.140; **Ülgen**, Uluslararası, s.9; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.49; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.61; **Eren**, s.200; **Nomer**, Halûk N.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 13. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul 2013, s.25; **Kocayusufpaşaoğlu**, Necip/**Hatemi**, Hüseyin /**Serozan**, Rona/**Arpacı**, Abdulkadir: Borçlar Hukukuna Giriş, Hukuki İşlem, Sözleşme, C.1, Filiz Kitapevi, İstanbul 2014, (C.1) s.165; **Gençtürk**, s.17; **Erdil**, Ergin: Açıklamalı, İçtihatlı Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku CMR Konvansiyon Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s.7; **Karan**, Hakan: Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi, Turhan Kitapevi, Ankara 2011, s.20; **Seven**, Gönderilen, s.28; **Hatemi/Gökyayla**, s.30; **Eriş**, M, s.6; **Tüzüner**, Özlem: Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBB Dergisi, S.101, 2012, s.172; **Antalya**, O. Gökhan: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.1, 2. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul 2013, s.147; **Erdem**, Ercan: CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku, Bilge Yayınevi, Ankara 2013, s.50; **Topsoy**, Fevzi: Taşıma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri, ABD, S.2, 2014, s.26; **Akkurt**, Sinan Sami: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayınevi, Ankara 2014, s.160.

²⁰ **Kırman**, Ahmet: Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1990, s.23; **Can**, Mertol: Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, İmaj Yayıncılık, Ankara 2001, (Yolcu Taşıma), s.33; **Gençtürk**, s.22; **Erdil**, s.8; **Kaya**, A, s.938; **Karan**, s.20; **Tüzüner**, s.171.

²¹ **Eriş**, Gönen: Açıklamalı-İçtihatlı-Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996, s.16; **Gençtürk**, s.20; **Üstündağ**, Bahar: Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi, Prof. Dr. Fikret Eren'e Armağan, Yetkin Yayınları, Ankara 2006, s.937; **Kaya**, A, s.928; **Canbolat**, Ayşe Gül: Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Turhan Kitabevi, Ankara 2009, s.31; **Sözer**, Bülent: Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul 2009, s.31; **Seven**, s.25; **Karan**, s.20; **Adıgüzel**, Burak: Karayoluyla Yapılan Taşımalardan Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, Ankara 2012, s.38; **Tüzüner**, s.174; **Erdem**, E, s.99; **Akkurt**, s.160.

²² **Belbez**, Hikmet: Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu, AÜHFD, C.3, S.2-4, 1946, s.390; **Ülgen**, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987, (Hava Taşıma), s.46; **Kırman**, s.24; **Ülgener**, s.19; **İlgın**, Canan Özlem: Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme, İTÜSBD, S.12, 2007, s.236; **Seven**, s.31; **Karan**, s.19; **Adıgüzel**, s.33; **Bozkurt**, s.21; **Tüzüner**, s.188; **Erdem**, E, s.100.

²³ **Can**, Yolcu Taşıma, s.35.

²⁴ **Zeyneloğlu**, s.31; **Üstündağ**, s.938; **Çelik**, Çelik Ahmet: Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu, 1.Bası, İstanbul 2008, s.21; **Topaloğlu**, Mustafa: Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara 2009, s.393; **Kaya**, A, s.939; **Canbolat**, s.12; **Sekmen**, Orhan: Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar İle

de hâkim görüşe katılarak, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliği taşıdığı kanaatindeyiz. Zira karayolu yolcu taşıma sözleşmesi taşıma ediminin sonucunu garanti etmesi ve bir ücret karşılığında yapılması sebebiyle eser sözleşmesi niteliği taşır. Diğer taraftan taşıyıcı ile yolcu arasında bağımlılık ilişkisi olmadığı için, hizmet sözleşmesi niteliği de göstermez.

Borçlar hukukunda kural şekil serbestisidir (TBK.m.12/I). Bir başka deyişle, kanunda, şekille ilgili aksine herhangi bir düzenleme bulunmuyorsa, o sözleşmenin yapılması şekle tabi değildir. Taşıma sözleşmelerinin çoğunda olduğu gibi, karayolu yolcu taşıma sözleşmesi de şekle tabi değildir²⁵. Bu yüzden tarafların sözlü olarak anlaşmaları, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması için yeterli olup; yazılı ve resmi şekle gerek kalmaksızın sözleşme geçerli olarak meydana gelir.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi şekle tabi olmadığı için, sözleşmenin geçerliliği bakımından tarafların anlaşmış olması yeterlidir. Ancak sözleşmenin ispatı açısından sadece tarafların anlaşması yeterli olmayabilir. Sözleşmenin sözlü şekilde yapılmasının ispat açısından yetersizliğini gidermek için, taraflar sözleşmeyi yazılı şekilde yapabilirler²⁶.

Taraflar sözleşme kurulmadan önce veya en geç kurulma sırasında sözleşmenin belirli bir şekilde yapılmasını kararlaştırabilirler. Kararlaştırılan iradi şekilde yapılmayan sözleşmeler kesin hükümsüzlük yaptırımına tabidir. Ancak taraflardan biri, kararlaştırılan bu şeklin iradi şekil olmadığını ve ispat şekli olduğunu kanıtlarsa, taraflar sözleşmeyle bağlı olmaya devam eder. Ancak bu şeklin ispat şekli olduğu kanıtlanmazsa, karine olarak iradi geçerlilik şekli olduğu kabul edilir²⁷.

Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İBD., C.85, S.4, 2011, s.108; **Birinci Uzun**, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Bası, Ankara 2012, s.41; **Akkurt**, s.163.

²⁵ **Belbez**, s.390; **Von Tuhr**, s.229; **Ülgen**, Hava Taşıma, s.57; **Zeyneloğlu**, s.33; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.141; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.99; **Eren**, s.267; **Eriş**, G, s.15; **Reisoğlu**, Safa: Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 25. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul 2014, s.81; **Kılıçoğlu**, A, s.110; **Nomer**, s.79; **Can**, Yolcu Taşıma, s.28; **Gençtürk**, s.22; **Üstündağ**, s.937; **Çelik**, s.21; **Kaya**, A, s.937; **Canbolat**, s.33; **Or**, Zeynep: Türk Hukukunda Kara Yolu İle Yapılan Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Yolcuların Uğradığı Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009, s.33; **Seven**, s. 31; **Topaloğlu**, s.394; **Erdem**, E, s.100; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.272; **Hatemi/Gökyayla**, s.44; **Ayan**, s.154; **Antalya**, s.328; **Eriş**, M, s.55; **Aşçıoğlu**, Çetin: Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları, 3. Bası, Ankara 2012, s.210.

²⁶ **Zeyneloğlu**, s.33; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.101; **Eren**, s.271; 11. HD. 27.2.1995, 290/1705, **Eriş**, G, s.91; **Seven**, s.32; **Seven**, Gönderilen, s.45; **Ayan**, s.155; **Antalya**, s.330.

²⁷ **Von Tuhr**, s.239; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.142; **Reisoğlu**, s.96; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.185; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.273-274; **Nomer**, s.81; **Antalya**, s.330.

Türk Ticaret Kanunu'nda karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin sözlü şekilde yapılması geçerli olması için yeterlidir. Ancak Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki "Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz... yapılamaz" hükmüyle yolcu taşıma faaliyetinin bir sözleşmeye veya bir bilete bağlanması gerekir. Yolcu taşıma faaliyetinin sözleşmeye veya bir bilete bağlanması, sözleşmenin şekle bağlandığı anlamına gelmez. Taşıyıcı, yolcu taşıma faaliyetinde bulunurken, taşıma sözleşmesi veya yolcu bileti düzenleme zorunluluğu, taşıyıcının idari bir yükümlülüğüdür. Zira Karayolu Taşıma Kanunu'nun 6. maddesinin birinci fıkrasında, "sözleşme..... geçersizdir" ifadesinin değil "taşıma yapılamaz" ifadesinin tercih edilmesi, sözleşmenin geçerli olarak kurulabilmesi için, şekle tabi olmadığını gösterir²⁸.

Sözleşme özgürlüğü ilkesi borçlar hukukunda kural iken, taşıma hukukunda istisnai bir ilkedir. Bu ilke, yapılan sözleşmenin hem şekli hem de sözleşmenin taraflarını seçme bakımından kendisini gösterir²⁹. Karayolu Taşıma Kanunu'na tabi taşıyıcıların, sözleşmenin tarafını seçmeleri açısından da sözleşme özgürlüğü kısıtlıdır³⁰. Zira yolcu ve eşyanın taşınması için taşıyıcıya başvuran kişilerin talebini taşıyıcı haklı bir nedeni bulunmadıkça reddedemez.

III. UNSURLARI

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi "Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır" şeklinde tanımlanmıştır (TTK.m.850/II). Bu tanımdan yola çıkıldığında karayolu yolcu taşıma sözleşmesi; taşıma faaliyetini üstlenme, ücret ve bu hususlarda taşıyıcı ile yolcunun anlaşması unsurlarından oluşur³¹.

²⁸ **Kaya**, A, s.937; **Tüzüner**, s.177; Doktrindeki bir görüşe göre Karayolu Taşıma Kanunu'nun 6. maddesinde bir şekil şartı öngörülmediği ancak sözleşmenin yazılı şekilde yapılmasının taşıyıcı açısından bir zorunluluk olduğu belirtilmiştir. Ayrıca bu görüş, usul hukukundaki ispata ilişkin (HMK.m.200) parasal sınırı aşan yolcu taşıma sözleşmelerinin de ispat şekli açısından yazılı şekilde yapılmasının uygun olacağını ifade etmektedir (**Eriş**, M, s.57).

²⁹ **Von Tuhr**, s.242; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.24; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.362; **Eren**, s.17; **Reisoğlu**, s.133; **Kılıçoğlu**, s.77; **Nomer**, s.57; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, s.501; **Hatemi/Gökyayla**, s.60; **Ayan**, s.7; **Başalp**, Nilgün: Sözleşme Özgürlüğünün Sözleşme Adaletinin Sağlanması Amacıyla Hakim Müdahalesi Yoluyla Korunması: İçerik Denetiminin Hukuki Temelleri Hakkında Bazı Değerlendirmeler, Prof. Dr. Şener Akyol'a Armağan, Filiz Kitapevi, İstanbul 2011, s.222; **Antalya**, s.261; **Eriş**, M, s.58.

³⁰ **Eriş**, M, s.60.

³¹ **Von Tuhr**, s.185; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.76.

A. Taşıma Faaliyetini Üstlenme

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesiyle taşıyıcı, karayolu olarak adlandırılan zemin üzerinde hareket edebilen bir araç ile yolcuyla bir yerden başka bir yere götürmeyi taahhüt eder. Bir başka deyişle yolcu taşıma sözleşmesiyle taşıyıcı, yolcuyla sağ salim ve yolcunun bagajını zıya ve hasara yol açmayacak bir şekilde taşımayı ve vaktinde varış noktasına ulaştırmayı taahhüt eder³².

Taşıma faaliyeti yer değiştirme unsurunu içerisinde barındırmalı ve yolcu kalkış noktasından varış noktasına kadar taşınmalıdır³³. Kalkış noktası ile varış noktası arasındaki mesafenin yakın veya uzak olması, o faaliyetin taşıma faaliyeti olup olmamasını etkilemez. Önemli olan taşıyıcı ile yolcunun iradelerine uygun noktalar arasında taşımının yapılmış olmasıdır. Örneğin şehirlerarası taşımacılık faaliyetleri taşıma faaliyeti olduğu gibi, şehir içi taşımacılığında genellikle en kısa mesafede kullanılan ve in-bin olarak adlandırılan taşıma faaliyeti de hukuken bir taşımadır.

Taşıma faaliyetini üstlenme edimi, karayolu yolcu taşıma sözleşmesine karakteristik özellik katan asli unsurudur³⁴. Tarafların bir şeyin taşınması hususunda anlaşmış olmaları yeterli olup, taşınacak şeyin nereden nereye taşınacağı sözleşmenin kurulması için aranmaz; hatta bunun tayin edilmesi sözleşmenin kurulmasından sonrasına da bırakabilir³⁵.

Taşıma faaliyetini üstlenme unsurunu anlayabilmek için taşıma, karayolu, taşıt gibi kavramları tanımlayıp, nelerin bu kavramların içerisine girebileceğini tespit etmemiz gerekir. Bu yüzden aşağıda bu kavramlar açıklanmıştır.

1. Taşıma Kavramı

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre taşıma, "Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesini" ifade eder (m.3). Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi açısından taşıma kavramı geniş

³² **Ülgen**, Hava Taşıma, s.41; **Özdemir**, Atalay: Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara 1992, s.39; **Eriş**, G, s.14; **Üstündağ**, s.935; **Çelik**, s.8; **Kaya**, A, s.923; **Canbolat**, s.4; **Seven**, s.27; **Bozkurt**, s.23; **Akkurt**, s.166.

³³ **Ülgen**, Hava Taşıma, s.41; **Zeyneloğlu**, s.93; **Or**, s.8; **Bozkurt**, s.23; **Akkurt**, s.166.

³⁴ **Ülgen**, Hava Taşıma, s.43; **Gençtürk**, s.13; **Üstündağ**, s.935; **Sunal Erguvan**, Sevgi: Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), Legal Yayınevi, İzmir 2007, s.21; **Kaya**, A, s.923; **Canbolat**, s.4; **Seven**, s.26; **Seven**, Gönderilen, s.40; **Akkurt**, s.167.

³⁵ **Kaya**, A, s.925; **Seven**, s.25.

değerlendirilir. Bu anlamda taşıma kavramı, yolcunun kalkış noktasında taşıyıcının aracına bindiği anda başlayan ve varış noktasında taşıyıcının aracından inmesine kadar olan süreci ifade eder³⁶.

Taşıma kavramından bahsedebilmemiz için, taşıyıcının yolcuyla bir yerden bir yere götürmesi ya da başlangıç noktasından herhangi bir yere götürüp getirmesi gerekir. Bu amaçla taşıyıcı, belli bir hattı veya güzergâhı kullanarak, yolcuyla kalkış noktasından varış noktasına kadar taşımakla yükümlüdür. Örneğin ring taşımalarında taşıyıcı, yolcuyla kalkış noktasında taşıtına alarak bir yerleri gezdirmek ve kalkış noktasına geri getirmekle yükümlüdür³⁷.

Taşımanın nerden nereye yapılacağına, taşıma faaliyetine başlamadan önce belirli olması gerekmez³⁸. Taşıyıcı ile yolcu, taşıma faaliyetine başlamadan önce bu hattı veya güzergâhı belirleyebilir ya da taşıyıcı sözleşme yapmadan önce, tek taraflı iradesiyle belirleyebilir. Son durumda ise Ulaştırma Bakanlığı bu hattın ya da güzergâhın taşıma faaliyetine uygun olup olmadığını denetler (KTŞK.m.15). Eğer bu hattın veya güzergâhın, bakanlık tarafından taşıma faaliyetine uygun olduğu yönünde karar verirse, yolcu bu kurala uymak zorundadır. Ayrıca bir motorlu taşıtın tek başına veya sürücüsü ile birlikte kiralanması durumunda yolcu taşıma sözleşmesinden bahsedilemez. Ancak böyle bir sözleşme araç kira sözleşmesi olabilir³⁹.

a. Taşımanın Konusu

Yolcu ve yükün yer değiştirmesi taşımanın konusunu oluştururken, karayolu yolcu taşımalarında yolcu ve bagaj, taşımanın konusunu oluşturur⁴⁰. Taşınmaya elverişli ve cismani varlığa sahip her türlü eşya yük olarak değerlendirilirken⁴¹; hak

³⁶ **Ülgen**, s.3; **Sözer**, Bülent: Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İBD, C.87, S.13, 2013, (Gecikme), s.50; **Or**, s.7.

³⁷ Şehirlerarası veya uluslararası yolcu taşımacılığında ve turistik amaçlı taşımaların bazılarında kalkış noktasını, varış noktasını ve taşıma güzergâhını genelde taşıyıcı belirler. Bu tür taşımalarda kalkış noktası ile varış noktası genelde farklıdır. Buna karşılık özellikle turist taşıma amaçlı şehir turlarında genelde yolculuğun başlangıç ve bitiş noktaları aynıdır. Bu tür durumlarda ise ring taşımacılığı söz konusu olur (**Eriş**, M, s.12).

³⁸ **Ülgen**, Uluslararası, s.3; **Seven**, Gönderilen, s.40; **Sözer**, Gecikme, s.50.

³⁹ **Eriş**, M, dn:38.

⁴⁰ **Ülgen**, Uluslararası, s.7; **Gençtürk**, s.11; **Üstündağ**, s.934; **Kaya**, A, s.924; **Canbolat**, s.5; **Sözer**, s.2; **Seven**, s.25; **Akkurt**, s.33.

⁴¹ **Üstündağ**, s.934; **Seven**, Vural: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2003, s.49; **Sunal**, s.22; **Gençtürk**, s.14; **Seven**, Vural: Hava Yolu Taşımalarında Kayıtlı Bagajın Zıya Uğramasından Doğan Tazminat Sorumluluğunun Sınırı (Yük ve Bagaj Ayrımı), Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, (Yük ve Bagaj Ayrımı), s.1385; **Karan**, s.24; **Akkurt**, s.33.

ehliyetine sahip kişiler yolcu, yolcuların yanında getirdiği ve taşıyıcıya teslim ettiği eşyalar ise, bagaj olarak değerlendirilir⁴².

Boru hatlarında petrol, doğalgaz gibi maddelerin taşınması ya da kablolardan elektrik ve bilginin iletilmesi taşımanın konusunu oluşturmaz. Zira boru veya kabloyla yapılan taşıma faaliyetinde, taşınan şey taşıyıcının gözetimi ve denetimi altında bulunmaz. Oysaki teknik anlamda taşıma, bir araç ile taşıyıcının gözetimi ve denetimi altında yapılır⁴³.

Taşıyıcının yolcu taşımalarındaki sorumluluğu, eşya taşımacılığındaki sorumluluğundan farklıdır. Bu farklılık, taşıma sözleşmesine uygulanan kuralları ve bunların sonuçlarını etkiler⁴⁴. Bu yüzden Türk Ticaret Kanunu eşya ve yolcu taşımacılığını birbirinden ayırmıştır. Ancak Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesi, sadece taşıyıcının yolcuya karşı olan sorumluluğunu düzenlemiştir.

b. Kalkış Noktası

Kalkış noktası, karayolu yolcu taşıma sözleşmesine göre taşıyıcının yolcuyu taşıtına aldığı yerdir. Bu yer taşıma sözleşmesinde veya yolcu biletinde belirtilir⁴⁵. Taşıyıcı, taşıma ücretini belirlerken kalkış noktası ile varış noktası arasındaki mesafeyi de göz önünde tutar. Ayrıca taşıyıcının bir takım sorumlulukları kalkış noktasına göre tespit edilir.

Kural olarak kalkış noktası taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalden dolayı sorumluluğunun başladığı yeri ifade eder. Zira yolcu, kalkış noktasında taşıyıcının hâkimiyeti altına girer. Ancak bazı hallerde yolcu, kalkış noktasından önce taşıyıcının hâkimiyeti altına girebilir. Örneğin taşıyıcı, taşıma borcunu ifa edeceği taşıtın bulunduğu yere yardımcı taşıtlarla yolcu taşırsa, sorumluluk servise binildiği andan itibaren başlar.

c. Varış Noktası

Varış noktası, taşıyıcının taşıma sözleşmesi uyarınca seyahati tamamladığı yeri ifade eder. Yolcu bileti veya taşıma sözleşmesinde varış noktası, varma yeri veya

⁴² Canbolat, s.6; Sözer, s.2; Seven, s.26; Karan, s.25.

⁴³ Belbez, s.390; Ülgen, Uluslararası, s.6; Gençtürk, s.15; Erdil, s.10; Sözer, s.3.

⁴⁴ Seven, s.25.

⁴⁵ Canbolat, s.4.

gideceği yer olarak belirtilir⁴⁶. Taşıyıcının taşıma taahhüdü varış noktasında sona erer. Dolayısıyla taşıyıcı varış noktasına vardığı ve yolcular hâkimiyetinden çıktığı andan itibaren, sorumluluğu da sona erer.

d. Taşıma Güzergâhı

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, yolcu veya yolcuları belirli bir mesafe süresince gözetim ve denetim altında tutar. Karayolu yolcu taşıma sözleşmesine göre mesafe, yolcunun kalkış noktasında taşıyıcının taşıtına bindiği anda başlayan ve varış noktasında taşıttan indiği ana kadar süren aralığa ve uzaklığa denir. Taşıyıcının bu mesafe içerisinde takip ettiği yola ise, taşıma güzergâhı denir⁴⁷. Başka bir ifadeyle taşıma güzergâhı, belirlenmiş taşıma hattı üzerinde takip edeceği yolu, uğrayacağı mola yerlerini ifade etmektedir (KTŞY.m.4).

Taşıma güzergâhı, ya taşıyıcı ile yolcu arasındaki anlaşmaya göre ya da taşıma sözleşmesi yapılmadan önce taşıyıcının tek taraflı iradesiyle belirlenir⁴⁸. Ancak taşıyıcı tek taraflı iradesini kullandığı zaman Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından izin alması gerekir. Yasal mücbir sebepler dışında bu izne aykırı davranılmaz (KTŞY.m.55).

2. Karayolu Kavramı

Karayolu kavramı ne Karayolu Taşıma Kanunu'nda ne de Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiştir. Buna karşılık Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar karayolu olarak tanımlanır (m.3). Karayolunun kendisi ile karayolunun üstünde, yanında, altında veya yukarısındaki, ada, ayırıcı, oto korkuluk, istinat duvarı, köprü, tünel, menfez ve benzeri yapılar da karayoluna dâhildir (KTK.m.3).

Karayolu Taşıma Kanunu gereğince taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesi, taşımanın karayolu denilen zemin üzerinde yapılmasına bağlıdır. Taşıyıcı karayolu denilen zemin üzerinde motorlu taşıtıyla yolcu taşıma taahhüdü altına girer. Zemin

⁴⁶ Canbolat, s.4.

⁴⁷ Gençtürk, s.15.

⁴⁸ Gençtürk, s.16.

üzerinde bulunan raylar karayolu kavramı içerisine girmez⁴⁹. Buna karşılık Karayolu ile demiryolunun aynı seviyede kesiştiği bariyerli veya bariyersiz geçitlere hemzemin geçit denir. Hemzemin geçitler motorlu taşıtların geçişine uygun yerler olduğu için karayolu olarak kabul edilir⁵⁰.

3. Taşıt Kavramı

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesine göre taşıma edimi yükümlülüğü altına giren taşıyıcı, taşıma edimini bir taşıt aracılığıyla ifa eder. Taşıt, yolcunun bir yerden başka bir yere götürülmesine aracılık edecek her türlü araçtır⁵¹. Bu anlamda bir otobüs, uçak, gemi, tren, tramvay yolcu taşınmasına aracılık edecek bir taşıt olabileceği gibi, at arabası da taşıt olma özelliğine sahiptir. Bir başka deyişle taşıt, motorlu ve motorsuz taşıt olmak üzere ikiye ayrılır. Motorsuz taşıtlar insan ve hayvan gücü ile çalışırken; motorlu taşıtlar makine gücüyle çalışır. Bu ayrım Karayolu Taşıma Kanunu'nun kapsamına girip girmeme açısından önem taşır. Buna göre, motorsuz taşıtlar Karayolu Taşıma Kanunu kapsamına girmez; buna karşılık karayolunda hareket edebilme kabiliyetine sahip motorlu taşıtlar kanun kapsamına girer⁵². Ayrıca kanun gereği bu motorlu taşıtların taşıma işini yapabilecek nitelikte olması gerekir (KTŞK.m.2).

Taşıyıcı ile yolcu, seyahate çıkacak olan taşıtın özellikleriyle ilgili karayolu yolcu taşıma sözleşmesine kayıt koyabilirler. Böyle bir durumda taşıyıcı, sözleşmede subjektif esaslı hale getirilen bu kayıtlara uymak zorundadır. Aksi halde taşıyıcı, genel hükümlere göre sorumlu olur⁵³. Ancak taraflar karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde taşıtın özelliklerine ilişkin herhangi bir kayıt koymamışlarsa, taşıyıcı basiretli bir tacir gibi davranarak taşımanın amacına uygun bir taşıtı seyahate hazırlamalıdır⁵⁴.

⁴⁹ Metro hafif raylı sistemler ile tramvay karayolu üzerindeki raylarda tekerlekleri ile hareket eden taşıt olarak tanımlanmıştır (KTK.m.3). Buna göre metro ve hafif raylı sistemler karayolu üzerinde hareket ettikleri için, zarar verici bir olayın meydana gelmesi halinde, Karayolları Trafik Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu'nun hükümlerine dayanarak zararın tazmini talep edilir. Ancak bu taşıtların verdiği zararlar, Karayolu Taşıma Kanunu'nun kapsamına girmez.

⁵⁰ HGK. 13.2.1991, 1990/4-619 E., 1991/70 (**Havutçu, Ayşe/Gökyayla, K.** Emre: Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999, s.25).

⁵¹ **Franko**, Nisim: Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1982, s.4; **Ülgen**, Uluslararası, s.4; **Çelik**, s.7; **Sözer**, s.7; **Eriş**, M, s.11; **Akkurt**, s.57.

⁵² **Erdoğan**, s.497; **Eriş**, M, s.12.

⁵³ **Seven**, Vural: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2003, (Yüke Özen Borcu), s.22.

⁵⁴ **Eriş**, M, s.110; **Poroy, Reha/Yasaman**, Hamdi: Ticari İşletme Hukuku, 14. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012, s.152; **Arkan**, Sabih: Ticari İşletme Hukuku, 18. Bası, Banka ve Ticaret Hukuku

Taşıyıcının basiretli bir tacir gibi davranarak, taşıma faaliyetinde kullandığı taşıtın, taşımanın amacına uygun olmasını sağlaması gerekir. Bu amaçla taşıtın, karayolunda yolcu taşımak için konforlu, güvenli ve elverişli olması gerekir (KTŞK.m.4). Bu amaçla karayolunda yolcu taşımaya özgülenen araçlar belli yaşta, belirli özelliklere sahip ve yeterli sayıda araçlar olmalıdır⁵⁵. Bu nedenle Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 17. maddesindeki şartları⁵⁶ sağlayan araçlarla taşıma faaliyeti yapılabilir. Aksi takdirde taşıyıcıya yetki belgesi verilmeyip, taşıma faaliyetinde bulunması engellenebilir.

Taşıma faaliyetinde kullanılan taşıtın taşıyıcıya ait olması gerekmez⁵⁷. Önemli olan husus, taşıyıcının bu taşıtı işletmesi ve bunun nemalarından faydalanmasıdır. Bu anlamda taşıyıcı, kiraladığı, ödünç aldığı bir taşıtı taşıma faaliyetinde kullanabilir.

B. Ücret

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi karşılıklı tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olduğundan, ücret yolcunun asli borcu olup sözleşmenin unsurlarından

Araştırma Enstitüsü, Ankara 2013, s.138; **Karahan**, Sami: Ticari İşletme Hukuku, Güncellenmiş 26. Bası, Mimoza Yayınları, Konya 2014, s.99; **Ayhan**, Rıza/**Özdamar**, Mehmet/**Çağlar**, Hayrettin: Ticari İşletme Hukuku Genel Esaslar, 7. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2014, s.175.

⁵⁵ **Ülgen**, Uluslararası, s.4; 11. HD. 2.5.1994, 5329/3707, **Eriş**, G, s.70; **Ülgener**, s.53; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.22; **Eriş**, M, s.110; **Gençtürk**, s.16; **Sözer**, s.15.

⁵⁶ **Madde 17 - Taşıtların Yaşı, İstiap Haddi ve Niteliği**

Taşımalarda kullanılacak taşıtların yaşı, istiap haddi ve niteliğinin aşağıdaki şartlara uygun olması gerekir.

a) Yolcu taşımalarında kullanılacak taşıtlar:

1) Yolcu taşımalarında faaliyete esas olan yetki belgesinin alınabilmesi için gereken asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal ticari taşıtın, ilk başvuru ve faaliyet süresince 8 yaşından büyük olmaması şarttır. Ancak, A3 yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgesine kayıt edilecek taşıtları ilk başvuru ve faaliyet süresince hiçbir şekilde 5 yaşından büyük olamaz.

Diğer taşıtlar, yetki belgelerinin eki taşıt belgelerine en çok 16 yaşına kadar kaydedilir.

Ancak, 16 yaşından büyük taşıtlar, otomotivle ilgili teknik bölümleri olan üniversitelerce verilecek ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanacak teknik yeterlilik raporuna göre 20 yaş dâhil kullanılabilir.

2) Yolcu taşımacılığında kullanılacak taşıtların, koltuk kapasitelerinin otomobillerde sürücüsü dâhil 4 koltuk, otobüslerde sürücüsü dâhil 25 koltuk kapasitesinden az olmaması gerekir.

Ancak, uluslararası yolcu taşımalarında, beş yaşından büyük olmak kaydıyla, sürücüsü dâhil 25 koltuk kapasitesinden daha düşük, en az 9 koltuk kapasitesine sahip ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan her türlü motorlu ticari taşıtlar B türü yetki belgelerinin taşıt belgelerine özmal olarak kaydedilebilir. Bu taşıtlar asgari kapasite hesabında ve sözleşmeli taşıt kullanım oranlarında dikkate alınmaz.

Ayrıca; A1 ve D1 yetki belgesi sahipleri hariç, yurtiçi yolcu taşımalarında sürücüsü dâhil 25 koltuk kapasitesinden daha düşük, en az 9 koltuk kapasitesine sahip ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan ticari taşıtlar özmal veya sözleşmeli olarak taşıt belgesine kaydedilebilir. Bu şekilde kaydedilen özmal taşıtlar sözleşmeli taşıt kullanım oranında, 8 yaş dâhil daha küçük olanlar ise asgari koltuk kapasitesi hesabında dikkate alınır.

⁵⁷ **Ülgen**, Uluslararası, s.5; **Ülgener**, s.23; **Kaya**, A, s.926.

biridir⁵⁸. Diğer bir anlatımla ücret, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin meydana gelebilmesi için olmazsa olmaz unsurdur. Ücret, para olarak kararlaştırılabileceği gibi iktisadi değer taşıyan herhangi bir şey, altın, mal, kıymetli evrak, bir hizmet akdiyle iş görme, seyahatin masraflarını karşılama ve benzeri şeyler de ücret olarak belirlenebilir⁵⁹. Buna karşılık doktrinde taşıma sözleşmesinde ücret kararlaştırılmayıp; bunun yerine gelen manevi karşılıkların da ücret yerine geçebileceğini ifade eden görüşler vardır⁶⁰. Bu görüş, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin olmazsa olmaz unsurlarından olan ücretin bulunmaması durumunda, bu sözleşmenin kurulmasının mümkün olmamasından dolayı eleştirilmiştir⁶¹. Başka bir anlatımla aradaki taşıma ilişkisinde ücret bulunmuyorsa, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden bahsedilemez. Bu durumda hukuki niteliği tartışmalı olan ve genel kabul gören görüşe göre, vekâlet sözleşmesi olarak kabul edilen hatır taşımacılığı söz konusu olur⁶². Taşıyıcının, yolcuyla ya nezaketi ya da insani ve ahlaki değerleri göz önünde tutarak hiçbir ücret almadan taşınması durumunda hatır taşımacılığı meydana gelir. Taşıta, taşıyıcının haberi olmaksızın kaçak yolcu binmişse, bu yolcudan taşıma ücreti haksız fiil hükümlerine göre talep edilebilir⁶³; fakat kaçak yolcu ile taşıyıcı arasında bir taşıma sözleşmesi kurulmuş sayılmaz.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde ücret kararlaştırılmasa bile sözleşme geçerli bir şekilde kurulur ve karşı tarafın tacir olup olmamasına bakmaksızın ücret talep edebilir (TTK.m.20)⁶⁴. Türk Ticaret Kanunu'nun 15. maddesinde, tacirlere özgü

⁵⁸ Belbez, s.390; Franko, s.11; Ülgen, Hava Taşıma, s.43; Özdemir, s.40; Zeyneloğlu, s.78; Eriş, G, s.14; Gençtürk, s.17; Üstündağ, s.935; Canbolat, s.7; Seven, s.27; Eriş, M, s.13; Karan, s.30; Bozkurt, s.24; Erdem, E, s.54; Topsoy, s.30; Akkurt, s.170.

⁵⁹ Franko, s.12; Ülgen, Hava Taşıma, s.44; Kirman, s.51; Özdemir, s.41; Zeyneloğlu, s.79; Eriş, G, s.15; Can, Yolcu Taşıma, s.54; Aydın, Alihan: CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Beta Yayınları, İstanbul 2002, s.9; Üstündağ, s.936; Gençtürk, s.17; Yetiş Şamlı, Kübra: Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2008, s.7; Sözer, s.35; Kaya, A, s.927; Canbolat, s.7; Or, s.9; Seven, s.27; Eriş, M, s.13; Karan, s.30; Bozkurt, s.25; Topsoy, s.30; Akkurt, s.172.

⁶⁰ Ülgen, Uluslararası, s.9; Özdemir, s.41; Eriş, G, s.14.

⁶¹ Özdemir, s.41; Zeyneloğlu, s.82; Sözer, s.35; Seven, s.27.

⁶² Ülgen, Uluslararası, s.9; Franko, s.57; Zeyneloğlu, s.82; Eriş, G, s.16; Üstündağ, s.935; Kaya, A, s.926; Çelik, s.3; Or, s.10; Seven, s.27; Eriş, M, s.40; Tüzüner, s.185; Erdem, E, s.55; Topsoy, s.30; 4. HD. 21.4.2003, 2002/14854 E., 2003/5031K (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁶³ Özsunay, Ergun: Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İÜHF, C.32, S.1, 1966, (Hatır Taşınması), s.169; Özdemir, s.42; Zeyneloğlu, s.85.

⁶⁴ Eriş, M, s.14; 11. HD. 27.1.2009, 2008/1113E., 2009/4849K., 23.3.2010, 2009/9840E., 2010/3200 K. (Kazancı İçtihat ve Bilgi Bankası).

olan ücret isteme hakkının esnaflara da uygulanacağı belirtilmiştir. Bu yüzden esnaf olan taşıyıcı, sözleşmede ücret kararlaştırmamış olsa bile, yolcudan taşıma ücretini talep edebilir⁶⁵.

Eğer karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde ücret ödenmesine veya tahsiline yönelik bir amaç bulunmazsa ya da ücret ödenmeyeceği açıkça kararlaştırılırsa, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden bahsedilemez. Buna karşılık ücret vekâlet sözleşmesinin zorunlu bir unsuru olmadığından, taşıyıcı ile yolcu arasındaki ilişkinin hukuki niteliği vekâlet sözleşmesi olur⁶⁶.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde taşıma ücretini ifa etmekle yükümlü olan taraf kural olarak yolcudur. Ancak yolcunun ücret ödeme borcunu bir başkasının ifa etmesi de mümkündür (TBK.m.83). Yolcunun taşıyıcıya ifa etmekle yükümlü olduğu ücret; sırasıyla aralarındaki anlaşma, hüküm yoksa ticari teamül, bu konu hakkında uygulanacak ticari teamül de yoksa dürüstlük kuralı çerçevesinde belirlenir⁶⁷. Ücret; taşıma mesafesi, taşıtın niteliği, taşıtın hızı, işin ticari değeri, taşıyıcının taşıdığı risk gibi unsurlar göz önünde tutularak belirlenebilir⁶⁸. Ancak Karayolu Taşıma Kanunu'na göre ücretin, tarifeler yoluyla tespit edilmesi mümkündür. Bu tarifeleri taşıyıcılar düzenleyerek bakanlığa bildirmek ve bu tarifeleri uygulamak zorundayken, bakanlık ise belirli durumlarda bu tarifelere sınırlamalar getirir (KTŞK.m.11). Bu sınırlamalar, sözleşme serbestisi ilkesini göz ardı etmeyecek şekilde ölçülü olmalı, haksız rekabete yol açmamalı ve serbest rekabet ortamını bozmamalı, emredici hükümlere aykırı olmamalıdır⁶⁹.

C. Anlaşma

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi rızai sözleşme olduğu için, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla sözleşme kurulur⁷⁰. Bu irade beyanının ilkinde öneri ve öneriye uygun olan beyana da kabul denir. Öneri tek taraflı bir hukuki

⁶⁵ Ülgen, Hava Taşıma, s.14; Seven, Gönderilen, dn.65.

⁶⁶ Seven, s.27; Eriş, M, s.14-15.

⁶⁷ Ülgen, Uluslararası, s.9; Zeyneloğlu, s.78; Can, Yolcu Taşıma, s.54; Üstündağ, s.936; Sunal, s.40; Canbolat, s.8; Seven, s.28; Bozkurt, s.26; Akkurt, s.172.

⁶⁸ Ülgen, Uluslararası, s.9; Zeyneloğlu, s.280; Can, Yolcu Taşıma, s.54; Sunal, s.44.

⁶⁹ Zeyneloğlu, s.41; Can, Karayolu, s.48; Seven, s.28.

⁷⁰ Von Tuhr, s.138; Zeyneloğlu, s.40; Oğuzman/Öz, C.1, s.49; Eren, s.200; Reisoğlu, s.62; Kılıçoğlu, A, s.53; Nomer, s.28; Üstündağ, s.936; Kaya, A, s.935; Canbolat, s.31; Seven, s.31; Hatemi/Gökayla, s.30; Eriş, M; s.9; Ayan, s.131; Antalya, s.146; Akkurt, s.165.

işlem olup çoğunlukla yolcu tarafından yapılır ve taşıyıcıdan kendisini bir yerden başka bir yere ücret karşılığında götürülmesini talep eden, bağlayıcı bir içeriğe sahiptir⁷¹. Buna karşılık kabul ise, taşıyıcının taşıma borcunu ifa edebileceğini içeren, yolcunun önerisine uygun olan ve sözleşmenin kurulmasını sağlayan irade beyanıdır⁷². Taşıma hukukunda bazı durumlarda taşıyıcının kabul beyanına gerek olmaksızın sadece öneri ile sözleşme kurulabilir. Örneğin durakta bekleyen taşıta kişinin binmesi halinde, taşıyıcının kabul beyanına gerek olmaksızın sözleşme kurulur. Kabul haberinin öneride bulunana ulaşmasıyla sözleşme kurulur, gönderildiği andan itibaren sözleşme hüküm ve sonuç doğurur (TBK.m.11).

Öneriye davette, taşıyıcı veya yolcu karşı tarafı bir öneride bulunmaya davet eder. Bu durumda sözleşmenin henüz esaslı unsurları üzerinde görüşülmediği için, taşıyıcı ve yolcunun bağlanma amacı yoktur⁷³. Örneğin yolcunun, ücretin miktarı üzerinde pazarlık yapmak amacıyla taşıyıcıya yönelttiği beyan öneriye davettir. Taşıyıcının fiyat tarifesi veya listesi çıkarması ya da işletmenin görülen bir yerinde ücreti gösteren bir levhanın bulunması öneri sayılır (TBK.m.8/II). Ancak bu durumun aksi ispat edilebilir.

Yüz yüze, telefonla, chat, tango, wiber, skype vb. iletişim araçları ile anlık iletişim kurulması, sözleşmenin hazırlar arasında kurulduğu anlamına gelir. Buna karşılık mail, telgraf, mektup, internet üzerinden bilet satışı gibi hallerde iletişim kurulursa, hazır olmayanlar arasında olduğu kabul edilir. Dolayısıyla sözleşme kabul beyanın öneride bulunan kişiye ulaştığı andan itibaren kurulur ancak kabul beyanının gönderildiği andan itibaren hüküm ve sonuç doğurur⁷⁴.

Öneride bulunan kişi, önerisiyle bağlı olduğunu bir süreye bağlayabilir. Bu sürenin sonuna kadar öneriden dönemez; kabul beyanı gelirse, sözleşme kurulur. Ancak öneri reddedilir veya öneride bulunana kabul haberi sürenin sonuna kadar

⁷¹ Von Tuhr, s.176; Oğuzman/Öz, C.1, s.51; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.82; Eren, s.244; Reisoğlu, s.65; Kılıçoğlu, A, s.55; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, C.1, s.179; Hatemi/ Gökyayla, s.33; Ayan, s.144; Antalya, s.169.

⁷² Von Tuhr, s.182; Oğuzman/Öz, C.1, s.51; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.93; Eren, s.254; Reisoğlu, s.68; Kılıçoğlu, A, s.68; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, C.1, s.203; Hatemi/ Gökyayla, s.34; Ayan, s.149; Antalya, s.190; Akkurt, s.165.

⁷³ Von Tuhr, s.177; Oğuzman/Öz, C.1, s.57; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.84; Eren, s.247; Reisoğlu, s.65; Kılıçoğlu, A, s.58; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, C.1, s.188; Hatemi/ Gökyayla, s.40; Antalya, s.177.

⁷⁴ Oğuzman/Öz, C.1, s.75; Eren, s.262; Kılıçoğlu, A, s.76; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, C.1, s.195; Nomer, s.38; Ayan, s.152; Antalya, s.197; Akkurt, s.165.

ulaşmazsa, sözleşme kurulmaz. Diğer taraftan herhangi bir süre belirlemeksizin öneride bulunulabilir. Bu durumda hazırlar arası bir öneri söz konusu olur ve kabul beyanı derhal yapılırsa, sözleşme kurulur. Aksi halde öneri bağlayıcılığını yitirir. Hazır olmayanlar arasında süresiz bir öneri varsa, öneride bulunan kabul haberinin kendisine ulaşması gereken uygun süre kadar önerisiyle bağlıdır. Öneri beyanı karşı tarafça öğrenilmeden öneriden dönme haberi öğrenilirse, öneride bulunan bağlı olmaktan kurtulur⁷⁵.

Bazı taşıyıcılar, bazı bölgelerde kanuni dayanağı olmaksızın, yani eylemli olarak tekel olma niteliğine sahip olduklarından, öneriyi makul bir ret nedenleri olmadığı müddetçe kabul etmek zorundadırlar. Ülkemizde bazı bölgelerde bu durum hala mevcuttur⁷⁶. Hatta taşıyıcılar tekel olma niteliğini bazı durumlarda kötüye kullanarak yolculardan aşırı ücret talep etmektedirler. İşte bu durumda aşırı yararlanmanın şartları gündeme gelebilir ve yolcu, edimler arasındaki oransızlığın giderilmesini talep edebilir (TBK.m.28).

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin geçerli bir şekilde kurulabilmesi için yazılı bir şekil aranmadığından, sözleşmenin kurulup kurulmadığı hususunda ispat sorunları yaşanabilir. Fakat bu durumda yaşanan sorunları aşmak için, yolcu bileti ve yolcu biletinin içeriği gibi belgeler taşıma sözleşmesinin kurulup kurulmadığına ve sözleşmenin içeriğine yönelik ispat fonksiyonuna sahiptir⁷⁷.

IV. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI İLE TARAFLARIN HAKLARI VE BORÇLARI

Türk Borçlar Kanunu'nun 1. maddesine göre sözleşmelerde iki taraf bulunur. Borçlar hukuku sözleşmelerinden olan karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde de taşıyıcı ve yolcu olmak üzere iki taraf yer alır. Buna karşılık karayolu yolcu taşıma sözleşmesiyle ilgili birçok kişi bulunur. Taşıyıcı ve yolcu dışındaki ilgili bu kişiler sözleşmeye taraf değildir. Taşıyıcı ve yolcu dışındaki temsilci, tellal ve acente taşıyıcı ile yolcu arasındaki sözleşme ilişkisinin kurulmasına aracılık eder. Bu kişiler hakkında da aşağıda sözleşmeyle ilişkili olmaları sebebiyle açıklamalar yapılacaktır.

⁷⁵Von Tuhr, s.178-180; Oğuzman/Öz, C.1, s.59; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s.89-92; Eren, s.252; Reisoğlu, s.66-67; Kılıçoğlu, A, s.66; Nomer, s.37; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, C.1, s.198; Hatemi/Gökyayla, s.39; Ayan, s.145-147; Antalya, s.184.

⁷⁶Zeyneloğlu, s.48.

⁷⁷Seven, s.32; Eriş, M, s.63.

A. Taşıyıcı

Taşıma sözleşmesiyle para veya ekonomik bir değer (ücret) karşılığında yolcu taşıma taahhüdü altına giren gerçek ya da tüzel kişilere taşıyıcı denir (TTK.m.850; KTŞK.m.3). Karayolu Taşıma Kanunu taşıyıcıyı, yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişi olarak tanımlar. Ancak bu tanım, terim karışıklığına yol açacak şekilde taşıyıcıyı “taşımacı” olarak belirttiğinden, doktrinde eleştirilmiştir⁷⁸. Ayrıca bir kişi yetki belgesi olmadan, aktif bir şekilde taşıma faaliyetinde bulunuyorsa, taşıyıcı sıfatıyla Karayolu Taşıma Kanunu’na göre sorumlu olmaya devam eder.

Karayolu Taşıma Kanunu, taşıyıcıyı taşıma işini kendi nam ve hesabına üstlenen kişi olarak sınırlandırır. Bu sınırlandırmadaki amaç, taşıyıcıyı acente ve özellikle taşıma işleri komisyoncusundan farkını kolayca ortaya koymaktır. Kanunda geçen “taşıma işini ifa ederken ücret karşılığında yapması” ifadesiyle kanun koyucu, taşıyıcıyı diğer tacir yardımcılarından ayırmak istemiştir. Zira kanun koyucu bu ayrımı

⁷⁸ **Ünan**, Samim: Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşımaya, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler, Doç. Dr. Mehmet Somer’e Armağan, MÜHF-HAD C.12, S.1-3, İstanbul 2006, (Taşıma Kanunu), s.384; Karayolu Taşıma Kanunu hazırlanırken taşıma hukukunda “taşımacı”yı karşılayan taşıyan, taşıyıcı gibi terimler kullanılmaktaydı. Kanun koyucu bu terimlerden birini kullanma imkânı bulunmasına rağmen; “taşımacı” terimini tercih etmiştir. Bu durum, terim çeşitliliğini artırarak karışıklığa yol açmaktadır (**Can**, Karayolu, s.22). Yerleşik kavramlara yer verilmemesi ve bazı kavramların eksik kullanılması kanun tasarisinin eksikliklerindedir (**Ülgen/Kendigelen/Kaya**, s.800). Karayolu Taşıma Kanunu, Türk Ticaret Kanunu’na göre daha bir yeni kanundur. Ayrıca “taşıyıcı” teriminin başka yöne çekilebilen anlamları söz konusudur. Taşıma işiyle uğraşan kişiyi “taşımacı” terimi daha iyi karşılar. Bu yüzden “taşımacı” terimi isabetlidir (**Çelik**, s.9). Kanaatimize göre yazar, burada “taşımacı” terimini, taşıma işini yapan kişiyi anlam bakımından daha iyi karşıladığı için tercih etmektedir. Yazar bu görüşünü açıkladığı dönemde, Türk Ticaret Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu’na göre daha eski bir kanundu. Oysaki şimdi 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu’na göre daha yeni bir kanundur. Kanun koyucu bu kanunda ise, “taşımacı” terimini değil “taşıyıcı” terimini kullanmaya devam etmiştir. Dolayısıyla yazarın eski kanun- yeni kanun temeline dayanan görüşüne katılmıyoruz. Sözer ise, kanunda taşımacı ifadesinin kullanılmasını eleştirmiştir. Ayrıca yazar, yasaya Karayolu Taşıma Kanunu adının verilmesini de eleştirmiştir. Yazara göre, Karayolu Taşıma Kanunu ifadesiyle taşıyıcının tam olarak neyin taşındığı, karayolu mu kömür mü mazot mu belirtilmemiştir (**Sözer, Bülent**: Havayolu İle Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevi Tazminat Talepleri, (Ed. İlyas Çeliktaş), Fatih Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu, İstanbul 2012, (Manevi Tazminat), s.92).

kolayca yapabilmek için, taşıyıcının taşıma sözleşmesinin tarafı olması kriterinden faydalanmıştır⁷⁹. Ayrıca bu kriter taşıyıcı ile işleteni de birbirinden ayırır⁸⁰.

Taşıyıcı sıfatının oluşması için, taşıma işini tacir sıfatıyla ticari amaç olarak yapmaya gerek yoktur⁸¹. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun 851. maddesinde "bir kişi eşya ve yolcu taşımaya arızı olarak üstleniyorsa, taşıma işleri hakkındaki hükümler bu kişiler için de uygulanır" hükmüne göre, taşıyıcının tacir olması şart değildir. Doktrinde bazı yazarlar, Eski Türk Ticaret Kanunu'nun 763. maddesinin "taşıyıcı olmayan kişiler" başlığından yola çıkarak, taşıma işini meslek haline getirmeyen kişilerin taşıyıcı olamayacaklarını ifade etmiştir⁸². Ancak doktrinde hâkim ve karşıt görüşte olan bazı yazarlar, hükmün içeriğinden yola çıkarak arızı taşıma işini üstlenen kişilerin de taşıyıcı olacağını savunmaktadır. Bu hükümden dolayı o dönemde de tartışmanın pratik önemi bulunmamaktaydı⁸³. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda "taşıyıcı olmayan kişiler" adı altında bir başlık olmadığı için, yeni kanunla birlikte bu tartışmaya son verilmiştir.

Taşıyıcı sıfatının kazanılabilmesi için, taşıma faaliyetinde kullanılan taşıta sahip olmaya gerek olmadığı gibi, taşıtın taşıyıcıya özgülenmiş olması da şart değildir⁸⁴. Taşıma taahhüdü altına girilmesi, taşıyıcı sıfatının kazanılması için

⁷⁹ **Özdemir**, s.5; **Akkurt**, s.110; **Eriş**, M, s.33; Kanun koyucunun taşımacı terimini kullanması nedeniyle, taşıma işini icra eden alt taşıyıcı – fiili taşıyıcı gibi kişilerin ayrılmasının zor olacağı gerekçesiyle, onların da taşımacı sayılması gerektiği ileri sürülmüştür (**Can**, Karayolu, s.24).

⁸⁰ İşleten sıfatına sahip olan kişi, taşıyıcı sıfatına da sahip olabilir. Zira taşıyıcı sıfatını kazanabilmek için, yolcu veya kendisine veya başkasına ait bir taşıtla bir yerden başka bir yere taşınması gerekir. İşleten sadece Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumlu olur. Bir başka ifadeyle taşıyıcı sıfatının kazanılması taşıma sözleşmesine taraf olmasına bağlıdır. Buna karşılık işleten sıfatının kazanılması için böyle bir sözleşmeye taraf olması gerekmez.

⁸¹ **Franko**, s.16; **Özdemir**, s.6; **Sunal**, s.26; **Çelik**, s.10; **Seven**, Vural: Kara Taşımacılığında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükü İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.3, Yetkin Yayınevi, Ankara 2009, (Müteakip Taşıyıcı), s.871; **Kaya**, A, s.929; **Seven**, s.28; **Yetiş Şamlı**, Kübra: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Sorumluluğu, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2013, (Zıya ve Hasar), s.16.

⁸² **Zeyneloğlu**, s.76; **Eriş**, G, s.116; **Üstündağ**, s.939; **Birinci Uzun**, s.54; Karayolu Taşıma Kanunu açısından doktrinde, taşıyıcının yetki belgesine sahip olması şart olduğundan, bu işi meslek haline getirmiş olması gerektiği ileri sürülmüştür (**Can**, Karayolu, dn:21; **Eriş**, M, s.31.).

⁸³ **Belbez**, s.388; **Ülgen**, Hava Taşıma, s.61; **Kırman**, s.30; **Gençtürk**, s.26; **İlgin**, s.235; **Kaya**, A, s.930; **Canbolat**, s.20; **Çelik**, s.15; **Sözer**, s.36; **Or**, s.16; **Seven**, s.28; **Eriş**, M, s.36; **Erdem**, E, s.60; **Bozkurt**, s.28; **Akkurt**, s.111.

⁸⁴ 11. HD. 7.4.1975, 1192/2545 **Eriş**, G, s.27; **Kırman**, s.29; **Can**, Yolcu Taşıma, s.21; **Gençtürk**, s.26; **Üstündağ**, s.934; **Sunal**, s.26; **Seven**, Müteakip Taşıyıcı, s.871; **Seven**, s.28; **Topsoy**, s.33; **Akkurt**, s.110; Ancak Karayolu Taşıma Yönetmeliği açısından taşıyıcının belirli nitelikte ve sayıda taşıta sahip olması gerekir (KTY.m.13).

yeterlidir. Örneğin, bir servis işletmesi, anlaşmış olduğu işyeri personelini kendisine ait olmayan bir servis aracıyla taşıma borcu altına girebilir.

Bazı durumlarda taraflar arasında yazılı bir taşıma sözleşmesi olmadığı için, taşıyıcı sıfatının kime ait olduğunu tespit etmek zor olabilir. İşte bu durumlarda yolcu bileti, bazı durumlarda bagaj kuponu gibi belgeler taşıyıcı sıfatının tespitinde önem arz eder⁸⁵.

1. Taşıyıcının Hakları

Taşıyıcı, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir takım haklara sahiptir. Bunlar, ücret ve hapis hakkıdır.

a. Ücret Talep Etme Hakkı

Ücret, taşıyıcının karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan en temel hakkıdır. Aynı zamanda ücret, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğini belirleyen esaslı bir borçtur. Zira taşıyıcı, taşıma edimini ücretsiz olarak ifa edeceğini taahhüt etmişse, vekâlet; ücret karşılığında taşıma borcu altına girmişse, eser sözleşmesinden bahsedilir⁸⁶.

Taşıyıcı ile yolcu arasında yapılan sözleşmede ücret, serbestçe belirlenebilir. Bunun yanı sıra düzenli yolcu taşımacılığı yapan taşıyıcılar, bir ücret tarifesi hazırlayıp Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bildirmekle yükümlüdür. Bakanlığa bildirilen bu tarifelere taşıyıcıların uyması zorunludur (KTŞK.m.11). Ücret öncelikle sözleşme göz önüne alınarak belirlenir. Buna karşılık sözleşmede ücreti belirleyen bir hüküm yoksa, tarife dikkate alınır⁸⁷. Karayolu Taşıma Kanunu'nda düzenlenen ve Bakanlığa bildirilen tarifeye uymamanın yaptırımı, idari para cezasıdır. Ancak tarifeye uymamak, sözleşmenin geçerliliğini etkilemez.

Yolcu, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan ücreti peşin olarak öder⁸⁸. Ancak bunun aksi sözleşmeyle kararlaştırılabilir. Ücreti ödemekle yükümlü taraf yolcudur. Bir başka deyişle karayolu yolcu taşıma sözleşmesiyle ücret ödeme borcu

⁸⁵ 11. HD. 13.11.1980, 4423/5256 Eriş, G, s.32; Seven, s.28.

⁸⁶ Ülgen, Hava Taşıma, s.89; Seven, s.27; Eriş, M, s.84.

⁸⁷ Eriş, M, s.86.

⁸⁸ Çelik, s.72; Seven, s.96.

altına giren kişi yolcudur. Yolcunun kendisi, temsilcisi veya yolcu lehine sözleşme yapan kişiler ücreti, taşıyıcıya ifa etmekle yükümlüdür⁸⁹.

b. Hapis Hakkı

Hapis hakkı, sınırlı aynı haklardan olup, teslimine bağlı bir taşınır rehnedir. Hapis hakkı taşıyıcıya, muaccel olan ücret alacağını elde edinceye kadar, bagajı elinde tutma veya paraya çevirme hakkı verir. Taşıyıcının bu hakkını kullanabilmesi için, bagaja yolcunun rızasıyla zilyet olması gerekir⁹⁰. Taşıyıcı tacirse, bagaj ile ücret arasında bağlantı aranmaz; ancak tacir değilse, bağlantı aranır. Taşıma işleri faaliyeti kanuna göre ticari işletme faaliyeti olduğu için, kural olarak bağlantı şartı aranmaz⁹¹.

Taşıyıcı, seyahat ücretinin teminatı olarak bagaj üzerinde hapis hakkına sahiptir (TTK.m.913). Taşıyıcının, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan ücret alacağına ilişkin hapis hakkı, sadece yolcunun bagajına ilişkindir. Bir başka deyişle yolcunun bagaj niteliğinde olmayan ve yanında taşıdığı kişisel eşyaları üzerinde taşıyıcı, hapis hakkına sahip değildir⁹². Eski Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcı tarafından yolculara verilen erzakların bedeli için, taşıyıcı hapis hakkına sahipti. Ancak Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda, buna ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Kanaatimizce seyahat boyunca taşıyıcı tarafından yolcuya verilen erzaklar, ücretin içerisine dâhil olduğu için, kanun koyucunun erzaklar ifadesini çıkarıp sadece taşıma ücretini koymuş olması yerindedir.

Taşıyıcının hapis hakkını ileri sürebilmesi için, yolcunun o bagaja zilyet olması yeterlidir; fakat yolcunun bagaj üzerinde mülkiyet hakkına sahip olması gerekmez⁹³. Taşıyıcı bagaj üzerindeki hapis hakkını, bagajı elinde bulunduğu sürece ileri sürebilir (TTK.m.891/II). Taşıyıcının, bagaj üzerindeki dolaysız zilyetliğini yolcuya devrettikten sonra hapis hakkını kullanması mümkün değildir.

⁸⁹ **Can**, Yolcu Taşıma, s.61; **Seven**, s.96; Ücretin nasıl ödenmesi gerektiğine dair bkz (**Eriş**, M, s.85).

⁹⁰ **Arkan**, s.156; **Ayhan/Özdamar/Çağlar**, s.186; **Seven**, Gönderilen, s.239; **Eriş**, M, s.88; **Erdem**, E, s.267; **Karamanhoğlu**, Argun: Ticari Hapis Hakkı, Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan, Filiz Kitapevi, İstanbul 2013, s.686; **Akkurt**, s.206.

⁹¹ **Poroy/Yasaman**, s.150; **Arkan**, s.157; **Karahan**, s.119; **Eriş**, s.540; **Can**, Yolcu Taşıma, s.63; **Ayhan/Özdamar/Çağlar**, s.187; **Or**, s.56; **Seven**, Gönderilen, s.241; **Karamanhoğlu**, s.711.

⁹² **Ülgen**, Hava Taşıma, s.91; **Zeyneloğlu**, s.225; **Seven**, s.96; **Seven**, Gönderilen, s.250; **Akkurt**, s.207.

⁹³ **Seven**, s.96; **Karamanhoğlu**, s.695.

Taşıyıcı ile yolcu, bagaj üzerinde hapis hakkının kullanılmayacağına dair bir şartı sözleşmeye koyabilirler⁹⁴. Bunun dışında ekonomik bir değeri olmayan ve manevi değeri olan eşyalar ile kamu düzenine aykırı olan eşyalar üzerinde hapis hakkı kullanılamaz (TMK.m.951).

Taşıyıcı hapis hakkını, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla kullanabilir⁹⁵. Bir başka deyişle hapis hakkını kullandığı bagajı kendisi paraya çeviremez ve kendi mülkiyetine geçiremez. Bagajın paraya çevrilmesiyle birlikte taşıyıcı, ücret hakkının karşılığı olan kısmı alabilir. Paraya çevirme işleminden ücretin dışında arta kalan kısım yolcuya verilir⁹⁶. Taşınır rehninin paraya çevirme yoluna gidilmeden önce taşıyıcı, yolcuya hapis hakkını paraya çevireceğini ihbar etmelidir. Bagajın paraya çevirebilecek ekonomik bir niteliği varsa, taşıyıcı hapis hakkını kullanabilir⁹⁷. Yolcu, taşıyıcıya başka bir şey teminat göstererek paraya çevirme işlemi erteleyebilir⁹⁸. Hapis hakkı, alacak hakkına bağlı fer'i bir haktır. Yolcu, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan ücret borcunu gereği gibi ifa ederse, alacak hakkı sona ereceği için hapis hakkı da sona erer.

2. Taşıyıcının Borçları

Borçlar hukuku sözleşmelerinde alacaklı ve borçlu taraf, bir taraftan bazı haklara sahipken, diğer taraftan da bazı borçları üstlenirler. Taşıyıcının, karayolu yolcu taşıma sözleşmesine göre bilet ve bagaj belgesi düzenleme, taşımaya zamanında başlama ve bitirme, taşımayı gereği gibi ifa etme, seyahatin güvenliğini sağlayarak yolcuyu sağ salim götürme, bagaja özen gösterme ve bagajı zamanında teslim etme borçları bulunmaktadır. Ayrıca seyahat öncesi ve esnasında taşıma ile ilgili olağanın dışında beklenmedik hal var ve bu hal seyahati ve taşıyıcının borçlarını etkiliyorsa, taşıyıcı bu beklenmedik hali yolculara bildirmekle yükümlüdür.

a. Bilet ve Bagaj Belgesi Düzenleme Borcu

Taşıyıcı, karayolu yolcu taşıma sözleşmesi çerçevesinde anlaştığı yolcuya bilet ve bagaj belgesi düzenleme borcu altındadır. Düzenlenen bu bilet üzerinde yetki

⁹⁴ Seven, Gönderilen, s.248; Karamanlıoğlu, s.700.

⁹⁵ Seven, Gönderilen, s.251; Eriş, M, s.75; Erdem, E, s.267.

⁹⁶ Seven, s.96.

⁹⁷ Zeyneloğlu, s.225; Karamanlıoğlu, s.687.

⁹⁸ Seven, Gönderilen, s.253.

belgesi sahibinin adı, unvanı ile bileti tanzim eden yetki belgesi sahibinin adresi, kayıtlı olduğu vergi dairesinin adı ve hesap numarası bulunur. Ayrıca yolcuyu ve seyahati teşhis etmek için yolcunun adı, soyadı, kalkış ve varış yeri, koltuk numarası, hareket tarihi ve saati, taşıma ücreti, biletin seri ve müteselsil sıra numarası ve düzenleme tarihi de bulunmalıdır. Taşıyıcı bu bilgileri içeren bileti düzenleyerek yolcuya teslim etmek zorundadır⁹⁹. Bu unsurların bulunduğu bir yolcu biletinin düzenlenmiş olması, taşıyıcı ile yolcu arasındaki sözleşmenin unsurlarını da belirli hale getirir.

Karayolu Taşıma Kanunu açısından taşıyıcının sözleşme, bilet ve bagaj kuponu düzenlenmesi zorunludur. Bu zorunluluk karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin geçerliliğine ilişkin değildir. Biletin düzenlenip yolcuya teslim edilmesi, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin yapıldığına dair bir ispat vasıtasıdır. Tüm unsurları belirlenen biletin ispat vasıtası olması yönüyle de, taşıyıcının sorumluluğuna gidebilme imkânı kolaylaşır¹⁰⁰. Taşıyıcının bilet düzenlemeden yolcu taşımacılığı yapmış olması, sözleşmenin geçerliliğini etkilememesine rağmen, taşıma faaliyetini yapmasına engel olabilir.

Yolcu, bagajların taşıyıcıya teslim edildiğine dair bagaj fişi düzenlemesini taşıyıcıdan talep edebilir. Taşıyıcı, tarafından düzenlenen bagaj fişi belirli kayıtları içermelidir¹⁰¹. Bagaj fişi, taşıyıcının unvanı, yolcunun tespiti açısından yolcunun koltuk numarası ya da bagaj fiş numarası gibi kayıtlardan bir ya da birkaçını içermelidir. Taşıyıcı her bagaj parçası için bir adet bagaj fişi düzenlemekle, bagaj güvence altına alınmış olur¹⁰².

Taşıyıcı bilet veya bagaj fişini hiç düzenlememiş ya da eksik veya hatalı düzenlemişse, meydana gelen zararlar borca aykırılık hükümlerine göre taşıyıcı tarafından tazmin edilir¹⁰³.

⁹⁹ Zeyneloğlu, s.278; Seven, s.94; Akkurt, s.179.

¹⁰⁰ Zeyneloğlu, s.278; Can, Karayolu, s.44.

¹⁰¹ Ülgen, Hava Taşıma, s.75; Seven, s.94.

¹⁰² Seven, s.94.

¹⁰³ Seven, s.94.

aa. Yolcu Bileti

Yolcunun taşınmasına yönelik yükümlülük içeren, yönetmelikte öngörülen şekil ve şartları ihtiva eden ve yolcuya verilmesi zorunlu olan belgeye yolcu bileti denir (KTŞK.m.3).

Yolcu biletinin ispat fonksiyonu bulunur. Bu fonksiyon, taşıyıcı ile yolcu arasında imzalanan taşıma sözleşmesinin ispatına ilişkindir¹⁰⁴. Taşıyıcının yolcu bileti düzenlemesi, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre zorunludur. Ancak uygulamada taşıyıcının yolcu bileti düzenlemeden taşımacılık faaliyetinde bulunması sık rastlanan bir durumdur. Taşıta biletsiz yolcu alınması, çoğunlukla taşıyıcının rızası ile gerçekleşir. Ancak taşıttaki yolcu biletsiz olsa dahi, taşıyıcı ile yolcu arasında taşıma sözleşmesi kurulur¹⁰⁵. Başka bir ifadeyle yolcunun biletsiz olması, taşıyıcının yolcuyu taşımakla yükümlü olmasına engel olmaz¹⁰⁶; ancak taşıyıcının taşıma sözleşmesinden ve taşıma faaliyetinden dolayı sorumlu olmasına neden olur.

Yolcu biletinin bir diğer fonksiyonu ise teşhis fonksiyonudur. Teşhis fonksiyonu, taşıma sözleşmesinin alacaklı tarafı ve biletin sahibi olan yolcunun, gerçekte yolcu sıfatını taşıyıp taşımadığını tespit eder¹⁰⁷. Ancak seyahat esnasında yolcunun bileti elinde değilse veya çalınmışsa, yolcunun karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin alacaklısı olmasına engel değildir. Yolcu, taşıma sözleşmesinin alacaklısı olduğunu herhangi bir ispat aracıyla ispatlayabilir. Örneğin yolcu, yolcu sıfatını taşıyıp taşımadığını kimliğiyle ispatlayabilir. Diğer taraftan teşhis fonksiyonu, taşıma sözleşmesinden dolayı kimlerin sorumlu olacağını tespit etme açısından da önem taşır. Zira yolcu bileti üzerinde ünvanı veya kaşesi bulunan kişiler, ister taşıyıcı ister tellal isterse diğer aracı şahıslar olsun, yolcunun uğradığı zararlardan sorumludur¹⁰⁸.

Yolcu biletinin ispat ve teşhis fonksiyonu olmasına rağmen, kıymetli evrak niteliği bulunmaz. Yolcu, taşıma sözleşmesinin alacaklısı sıfatına sahip olduğunu ispatlar ya da yolcu biletini gösterirse, taşıyıcı yolcuyu taşımakla yükümlüdür. Aksi

¹⁰⁴ **Ülgen**, Hava Taşıma, s.133; **Can**, Yolcu Taşıma, s.29; **Çelik**, s.22; **Or**, s.34; **Seven**, s.77; **Eriş**, M, s.63; **Akkurt**, s.181; 11. HD. 13.11.1980, 4423/5256 (**Eriş**, G, s.32).

¹⁰⁵ **Akkurt**, s.180; Taşıma aracında bulunan yolcu adına bilet düzenlenmemiş olması, taşıma sözleşmesinin kurulmadığı anlamına gelmez. 11. HD. 29.9.1977, 3586/3820 (**Eriş**, G, s.553).

¹⁰⁶ **Eriş**, G, s.551; **Akkurt**, s.180.

¹⁰⁷ **Can**, Yolcu Taşıma, s.29; **Çelik**, s.23; **Or**, s.35; **Seven**, s.77.

¹⁰⁸ Yolcu bileti satan aracı firma, fiili olarak taşıma işini yapmasa bile taşıma sözleşmesinin tarafı gibi sorumlu olur. 11. HD. 13.1.1981, 6020/20, 11. HD. 15.10.1992, 2394/9967 (**Eriş**, G, s.553, 557).

takdirde taşıyıcının, taşıma sözleşmesinden doğan taşıma edimini yerine getirmediği için sorumluluğuna gidilir¹⁰⁹. Yolcu biletinin kıymetli evrak niteliği bulunmadığı için kıymetli evrakın devri hükümlerine göre devredilmesi mümkün değildir. Ancak yolcu biletinin başka bir yolcuya devredilmesi, alacağın temlik hükümlerine göre yapılabilir. Taşıyıcı yolcu biletinin devredilmesini engellemek için, yolcu bileti üzerine “devredilemez”, “devri mümkün değildir” gibi ibareler koyabilir¹¹⁰. Yolcu biletinin arkasına yazılan bu tür ibarelerin hukuki niteliği akde dayanan temlik yasağı sözleşmesidir¹¹¹.

Türk Ticaret Kanunu’nda yolcu biletinin içeriğine dair herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır; fakat Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde yolcu biletinin içeriğine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Yolcu biletinde yer alan bu bilgiler, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin şartları açısından da ispat fonksiyonuna sahiptir¹¹². Düzenli yolcu taşımalarında, taşıyıcı tarafından düzenlenen ve yolcuya teslim edilen yolcu biletinde, “Yetki belgesi sahibi ve varsa acentesinin adı, unvanı ile bileti tanzim eden yetki belgesi sahibi veya acentesinin adresi, vergi dairesinin adı ve hesap numarası ile yolcunun adı, soyadı, kalkış ve varış yeri, koltuk numarası, hareket tarihi ve saati, taşıma ücreti, biletin seri ve müteselsil sıra numarası ve düzenleme tarihinin yer alması” gibi kayıtların bulunması zorunludur (KTŞY.m.48/a).

Yolcu biletinde, genel işlem şartları niteliğinde olup da yönetmelikle düzenlenmemiş başkaca kayıtlar bulunabilir. Yolcular aynı zamanda Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun uyarınca tüketici sayılır. Bu yüzden yolcu biletinde yer alan genel işlem şartları, içerik ve geçerlilik açısından denetlenerek yolcuların korunması sağlanır (TKHK.m.5). Fakat bu denetimler, taşıma hukuku kurallarının emredici yapıda olmasından dolayı, Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun’dan ziyade taşıma hukuku kurallarına göre yapılır¹¹³.

¹⁰⁹ Ülgen, Hava Taşıma, s.134; Or, s.35; Seven, s.77; Akkurt, s.181.

¹¹⁰ Ülgen, Hava Taşıma, s.135; Can, Yolcu Taşıma, s.32; Or, s.36; Akkurt, s.182.

¹¹¹ Alacaklı kanuna, sözleşmeye veya işin niteliğine aykırı olmadığı müddetçe, alacak hakkını borçlunun rızası olmaksızın üçüncü bir kişiye devredebilir (TBK.m.183). Taşıyıcı ile yolcunun sözleşme ile bu temlik hakkını sınırlamaları veya tamamen ortadan kaldırmaları mümkündür. Bu tür sözleşmelere akde dayanan temlik yasağı sözleşmesi denir ve hukukumuz bu tür sözleşmelere cevaz vermektedir.

¹¹² Ülgen, Hava Taşıma, s.130; Seven, s.77; Üzerinde borçlu taşıyıcının imzası bulunmayan yolcu bileti usul hukuku anlamında bir senet niteliği taşımaz; ancak bunun yazılı delil başlangıcı teşkil ettiği yönündeki görüş için bkz (Can, Yolcu Taşıma, s.33; Eriş, M, s.64).

¹¹³ Franko, Nisim: Yargıtay Kararları Açısından Taşıyıcının Mes’uliyetine Müteallik Bazı Meseleler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IV, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma

bb. Bagaj Senedi

Yolcunun yanında getirip seyahat esnasında taşıyıcıya teslim ettiği ve belli bir ağırlığa kadar olan eşyaya bagaj denir¹¹⁴. Teslim edilen bu eşyanın ağırlığı mevzuata göre değişiklik gösterir. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre, ağırlığı otuz kilograma kadar olan eşyalar bagaj niteliği taşır. Otuz kilogramın üzerindeki ağırlıkların taşınması, eşya taşımacılığına neden olmaz. Bu durumda taşıma sözleşmesinin yenilendiği fikrini savunmak daha isabetlidir. Zira taşıma sözleşmesi yenilenirse, yolcunun eşyası yük olarak değil, bagaj olarak değerlendirilir¹¹⁵.

Bir eşyanın bagaj niteliğine sahip olması için, seyahat esnasında eşyanın zilyetliği taşıma sözleşmesinden dolayı taşıyıcıya bırakılmalıdır¹¹⁶. Taşıyıcı, eşyayı yolcudan teslim almasıyla birlikte eşyanın zilyetliğini kazanır. Ancak taşıyıcı bagaj üzerinde malik sıfatıyla zilyet olmadığı için, bagaj üzerinde kısıtlayıcı ve tasarruf edici işlemlerde bulunamaz. Yolcunun bagaj üzerindeki zilyetliği geri kazanabilmesi için, varma yerinde eşyayı taşıyıcıya teslim ettiğine dair bagaj senedini (bagaj fişi, kuponu, bültenleri) taşıyıcıya ibraz etmesi gerekir¹¹⁷.

Bagaj senedinin ispat fonksiyonu, bagaja dair birçok konuyu ispatlamaya yarar. Yolcu, bagaj senedine dayanarak bagajı taşıyıcıya teslim ettiğini ispatlar. Diğer taraftan bagaj senedinde bagajın ağırlığı ve bagajın içinde yer alan eşyalara dair bilgiler yer alabilir. Böylelikle taşıyıcının sorumlu olduğu miktarın belirlenmesinde ve sorumluluk sınırlamasında, bagaj senedi ispat fonksiyonu taşır¹¹⁸.

Enstitüsü, Ankara 1987, (Taşıyıcının Mesuliyeti), s.331; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.163; **Reisoğlu**, s.77; **Nomer**, s.59; **Karabağ Bulut**, Nil: Sorumsuzluk Anlaşmaları ve Sonuçları, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s.859; **Seven**, s.77; **Eriş**, M, s.74; **Başalp**, s.226; **Antalya**, s.306; Yolcu biletinin arkasında bulunan genel işlem şartları olan ve taşıyıcının sorumluluğunu kısıtlayan kurallar, Türk Ticaret Kanunu'nun 766 (854) maddesi gereğince geçersizdir. 11. HD. 17.5.1993, 3803/3650 (**Eriş**, G, s.559).

¹¹⁴ **Özdemir**, s.51; **Can**, Yolcu Taşıma, s.41; **Orbay Ortaç**, Nurdan: Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyayı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Akdi Sorumluluk, TBB Dergisi, S.114, 2012, s.145; **Erdem**, E, s.195; **Eriş**, M, s.70; **Akkurt**, s.37.

¹¹⁵ **Can**, Yolcu Taşıma, s.56.

¹¹⁶ **Seven**, Vural: Hava Yolu Taşımalarında Kayıtlı Bagajın Zıyaa Uğramasından Doğan Tazminat Sorumluluğunun Sınırı (Yük ve Bagaj Ayrımı), Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, (Yük ve Bagaj Ayrımı), s.1386; **Akkurt**, s.38.

¹¹⁷ **Canbolat**, s.39; **Seven**, s.78; **Akkurt**, s.185; Davalı taşıyıcı, bagaj senedi karşılığı taşıta yüklediği bagajı yolcuya teslim ettiğini ispatlamalıdır. Yolcuya verdiği bagaj senedini, bagaj karşılığında teslim almalıdır. 11. HD. 13.9.1993, 6065/5475 (**Eriş**, G, s.596).

¹¹⁸ **Ülgen**, Hava Taşıma, s.138; **Seven**, s.79; **Eriş**, M, s.71; **Akkurt**, s.186.

Bagaj senedinin başka bir fonksiyonu ise teşhis fonksiyonudur. Taşıyıcı, kendisine teslim edilen bagaja, hangi yolcunun zilyet olduğunu teşhis eder. Ancak taşıyıcı, bagaj senedini elinde bulunduranın gerçekte hak sahibi olup olmadığını tespit etmek zorunda değildir. Bagaj senedi kıymetli evrak vasfı taşımadığından, yolcu bagajın sahibi olduğunu ispatladığı takdirde, taşıyıcı bagajı yolcuya teslim etmelidir¹¹⁹.

Bagaj senedi, biri yolcuya verilmek üzere diğeri de taşıyıcının zilyetliğinde olan bagaj üzerinde olmak üzere, iki nüsha halinde düzenlenir. Bagaj senedi üzerinde, taşıyıcının ünvanı, yolcunun tespiti açısından yolcunun koltuk numarası ya da bagaj fiş numarası gibi kayıtların yer alması, taşıyıcının işini kolaylaştırır.

Taşıyıcı, bagaj senedi düzenlemezse, taşıyıcının bagaja gelen zararlardan dolayı sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden faydalanamaz¹²⁰. Bu durumda eğer yolcunun gerçek zararı ispat edilebilirse, ispat edilen miktar ödenir. Ancak gerçek zarar ispat edilemezse, yolcunun iddia ettiği miktar ödenir. Ayrıca taşıyıcı, bagajı yolcudan teslim alırken düzenlediği bagaj senedinin üzerine bagaja ilişkin ihtirazi kayıtlar koyabilir. Aksi takdirde, ihtirazi kayıt ileri sürmeksizin bagajı teslim alan taşıyıcının, bagajı kusursuz bir şekilde almış olduğu kabul edilir. Taşıyıcı, bagajı kusurlu bir şekilde aldığını ispatladığı takdirde, zararın kendisinden kaynaklanmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulur.

b. Taşımaya Zamanında Başlama ve Bitirme Borcu

Taşıyıcı, karayolu yolcu taşıma sözleşmesiyle yolcu taşıma taahhüdü altına girmektedir. İşte bu taşıma taahhüdü, taşıyıcıyı taşıma işine zamanında başlama ve bitirme borcu altına sokmaktadır¹²¹.

Düzenli sefer yapan taşıyıcıların Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, seyahatin başlangıç, bitiş ve mola saatleri ile sürelerini gösteren bir zaman tarifesi hazırlayıp, bakanlığa bildirmeleri gerekir (KTŞK.m.11/V). Taşıyıcının bu zaman tarifesine uygun olarak karayolu yolcu taşıma sözleşmesini düzenlememesi, sözleşmenin geçerliliğini etkilemez. Fakat taşıyıcı zaman tarifesine aykırı sözleşme düzenlerse, genel hükümlere göre sorumlu olur. Taşıyıcının bu borca aykırı davranışından dolayı yolcu, karayolu

¹¹⁹ Ülgen, Hava Taşıma, s.139; Seven, s.79; Akkurt, s.186.

¹²⁰ Seven, s.79.

¹²¹ Can, Yolcu Taşıma, s.77; Üstündağ, s.943; Canbolat, s.39; Akkurt, s.190.

yolcu taşıma sözleşmesinin feshini Türk Borçlar Kanunu hükümlerine göre talep edebilir (m.112 vd.). Ancak bu durum seyahatin gecikmesine de neden olur ve Türk Ticaret Kanunu'nun 908. maddesindeki şartları taşırsa, yolcu bu hükme dayanarak sözleşmeyi feshedebilir. Aynı zamanda taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'na göre idari para cezasına mahkûm edilir (KTŞK.m.26/f).

Bazı durumlarda taşıyıcılar bir tarifeyle bağlı olmaksızın, düzensiz seferlere ilişkin yolcu taşıma borcu altına girebilir. Bu tür yolcu taşımalarında taşıyıcı ile yolcu, sözleşmede seyahatin başlangıcına, bitişine ve mola yerlerine ilişkin süreleri belirlerler. Taşıyıcı karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde belirtilen sürelerle uymakla yükümlüdür; aksi halde borca aykırı davranışından dolayı yolcuya karşı sorumlu olur¹²². Her halükarda yolcu, gecikmeye rağmen yolculuğu yapmışsa, sadece gecikmeden doğan zararının tazminini dava edebilir (TTK.m.908).

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra, ancak taşımaya başlamadan önce, ne yolcuya ne de taşıyıcıya yükletilen bir kusur bulunmaksızın sefer yapılamamışsa, sözleşme kendiliğinden hükümden düşer (TTK.m.907/I,a). Ölüm, hastalık, mücbir sebep gibi nedenlerle taşıma faaliyeti yapılamaz ve taşıyıcı yolcudan taşıma ücreti alırsa, taşıma ücretini yolcuya sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre iade eder. Ne taşıyıcıya ne de yolcuya yüklenen bir kusur bulunduğu için, taraflar birbirlerinden tazminat talep edemezler (TTK.m.907/I,b).

Taşıyıcıdan kaynaklanan bir fiil veya ihmal sebebiyle seyahat yapılamazsa, yolcu borca aykırılık hükümlerine göre tazminat isteyebilir¹²³. Taşıyıcı aracın mutad bakımlarını yapmaz ve isteyerek sefere çıkmazsa genel hükümlere göre sorumlu olur. Taşıyıcının fiili veya ihmali nedeniyle taşıyıcıdan tazminat talep edilebilmesi için, yolcu zarara uğramış olmalıdır. Seyahat hem taşıyıcı hem de yolcunun kusuru nedeniyle yapılamazsa, tazminat talebi zarar gören yolcunun kusuru oranında indirilir.

¹²² **Ülgen**, Hava Taşıma, s.83; **Adıgüzel**, Burak: Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Bilge Öztan'a Armağan, Turhan Kitapevi, Ankara 2008, (Gecikme), s.16.

¹²³ **Zeyneloğlu**, s.283; Taşıyıcının, taşıma borcu altına girdiği edimini ifa etmek için kullandığı taşıt arıza yaparsa, üzerine düşen özen yükümlülüğünü gereği gibi ifa etmediği anlamına gelir; bu durumda taşıyıcı yolcunun gecikmesinden doğan zararları, genel hükümlere göre tazmin eder. Zira taşıyıcı taşıma ediminin ifasında kullandığı taşıtı seyahate hazır hale getirme yükümlülüğü altındadır (**Yazıcıoğlu**, Emine: Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C.22, S.2, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Beta Yayınevi, İstanbul 2002, (Geç Teslim), s.1053).

Taşıyıcının işe zamanında başlamamasından dolayı, karayolu taşıma hukuku kuralları çerçevesinde, seyahati belirlenen zamanda tamamlayamayacağı açık ve net bir şekilde anlaşılıyorsa, yolcu, sözleşmeden dönebilir. Başka bir yönüyle seyahat hal ve şartlara göre yolcudan katlanması istenemeyen bir süre gecikirse, yolcu yine sözleşmeden dönebilir (TTK.m.908). Yolcu, seyahatin geç başlamasından dolayı yolculuğa devam etmek istemeyebilir. Böyle bir durumda taşıyıcı, yolcuyu güvenli bir yerde indirmelidir. Yolcu geri dönmek isterse, taşıyıcı, kendisi için yük oluşturmadığı takdirde, bu talebi kabul etmelidir. Buna karşılık bu talep taşıyıcı için bir yük oluşturursa, kabul edilmeyebilir¹²⁴.

Sözleşmeyi sona erdirmek şekle bağlı değildir¹²⁵. Yolcunun kalkış noktasında ayrılmasını kanun fesih olarak kabul etmektedir. Taşıma sözleşmesiyle taşıyıcı taşıma faaliyetine henüz başlamamışsa, dönme beyanı söz konusu olur ve geçmişe etkili olarak hüküm ve sonuç doğurur. Buna karşılık taşıma faaliyetine başlanmış ve yolcu da haklı bir sebebi olmaksızın sözleşmeyi feshederse, fesih beyanı ileriye etkili olarak hüküm ve sonuç doğurur¹²⁶.

Taşıyıcı, seyahate başladığı andan itibaren, tarifeye uygun bir şekilde mola ve terminal yerlerine girmeli, güzergâhı kullanmalı ve seyahati tarifede belirtilen zamanda bitirmelidir. Taşıyıcı, seyahat esnasında, tarifede bulunmayan bir yerde durur, sebepsiz yere olağan yoldan başka bir güzergâhı kullanır veya kendinin herhangi bir fiili sebebiyle varma yerine geç ulaşırsa, yolcu sözleşmenin feshini talep ederek tazminat isteyebilir. Taşıyıcı düzenli sefer yapmıyorsa, sözleşmede belirlenen süre içerisinde taşıyıcı seyahati tamamlamalı, mola yerlerinde durmalı ve güzergâhı kullanılmalıdır. Sözleşmede seyahatin tamamlanacağı zaman, durulacak mola yerleri ve kullanılacak güzergâh belirtilmeyebilir. Bu durumda karayolu taşıma kuralları çerçevesinde taşıyıcı, taşıma işini makul sürede tamamlamalı¹²⁷, uygun mola

¹²⁴ **Akkurt**, s.195.

¹²⁵ **Can**, Mertol: Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1998, (Navlun), s.148.

¹²⁶ **Can**, Navlun, s.151.

¹²⁷ **Adıgüzel**, Gecikme, s.10; **Akkurt**, s.194; Makul süre kavramı üstlenilen taşıma ediminin özelliklerine göre farklılık gösterir. Bir başka ifadeyle taşıma ediminin ifa edildiği taşıtın özellikleri, kalkış noktası ile varış noktası arasındaki mesafe, taşımanın yapılacağı güzergâh, taşımanın yapılacağı yerdeki iklim koşulları, taşıma konusu, uluslararası nitelik taşıyıp taşınamaması, zoraki duraklama sebepleri ve yolcuların durumları nazara alınarak makul süre belirlenir. Ayrıca o güzergâhta başka bir tarifeli sefer varsa, makul sürenin belirlenmesinde kolaylaştırıcı bir rol oynar, (**Yazıcıoğlu**, Geç Teslim, s.1045).

yerlerinde durmalı ve yolcuyla gideceği yere en güvenli ve seri bir şekilde götüreceği güzergâhı kullanmalıdır. Taşıyıcı belirtilen bu davranışlara aykırılıktan dolayı seyahati zamanında tamamlayamazsa, borca aykırılıktan dolayı sorumlu olur¹²⁸.

Hükümet emrinden, idari bir tasarruftan, taşıma faaliyetinin görüldüğü taşıtın tamir edilmesi zorunluluğundan veya beklenmedik bir durumdan dolayı seyahate devam edilmesi, seyahatin güvenliğini tehlikeli duruma sokabilir. Bu tür istenmeyen nedenlerden dolayı seyahatin gecikmesi söz konusu olabilir. Yolcu ile taşıyıcı arasında sözleşmede seyahatin gecikmesine ilişkin bir hüküm bulunmadığı takdirde, yolcu engelin kalkmasını veya tamirin sonunu beklemek istemeyebilir. Böyle bir durumda yolcu, taşıma ücretini gidilen yol ile orantılı olarak ödeyip sözleşmeyi feshedebilir. Buna karşılık yolcu, taşıtın hareket etmesini beklerse, sadece sözleşmede taraflarca kararlaştırılmış olan taşıma ücretini öder. Ancak taşıma ücretinin içeriğine yemek masrafları dâhil edilmemişse, durma süresince yemek giderini yolcu yüklenir¹²⁹.

c. Taşımayı Gereği Gibi İfa Etme Borcu

Taşıyıcı, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan tüm yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirip, yolcuyla varma yerine götürmekle yükümlüdür. Taşıyıcı, yolcuyla taşıdığı yerin uygun, rahat ve güvenilir olması için, dikkat ve özen göstermekle yükümlüdür¹³⁰. Bu konuda, taşıyıcıya atfedilmiş herhangi bir özen yükümlülüğü bulunmadığı için, taşıyıcının genel hükümler çerçevesinde işin ifasına yönelik dikkat ve özen yükümlülüğü göstermesi yeterlidir. Taşıyıcının özen borcundan doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, benzer alandaki işleri üstlenen basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken meslekî ve teknik kurallara uygun davranışı esas alınır (TBK.m.506).

Taşımayı gereği gibi ifa etme borcu kapsamında taşıyıcı, bir yolcu için ayırdığı koltuğu başka bir yolcu için de ayırmamalıdır. Taşımaya başlama zamanına, mola

¹²⁸ Ülgen, Hava Taşıma, s.77; Çelik, s.65; Adıgüzel, Gecikme, s.8.

¹²⁹ Türk Ticaret Kanunu, seyahatin ertelenmesinden dolayı yolcunun yaptığı konaklama ve yemek masraflarına taşıyıcının katlanmasını uygun görmüştür. Oysaki havayolu taşımacılığında bu tür masraflara bekleme süresine uygun olarak taşıyıcı katlanır (Hava Ulaşım Dairesi'nin 03.12.2011 Tarihli Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik m.10). Kanaatimizce bu tür masraflara karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin güçlü tarafı olan taşıyıcının katlanması, zayıf konumda olan yolcunun korunması açısından daha yerinde olur. Ayrıca bu tür masraflar, çoğunlukla taşıyıcıdan kaynaklanan nedenlerle meydana gelir.

¹³⁰ Ülgen, Hava Taşıma, s.80; Çelik, s.66; Seven, s.95; Eriş, M, s.68; Akkurt, s.195.

sürelerine, duraklamalara ve seyahati zamanında bitirmeye özen göstermelidir. Seyahate çıkacak taşıt yolcu taşımaya uygun, sağlam, konforlu, teknik ve personel donanımı yeterli, düzenli, bakımı yapılmış ve yolda meydana gelebilecek her türlü riske karşı önlemleri alınmış taşıtlardan olmalıdır. Diğer taraftan taşıyıcı, yardımcı şahısların seçiminde de dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü altındadır. Bu amaçla taşıyıcı yardımcı şahısların trafik kurallarını ihlal edip etmediğini, trafik kazasına karışıp karışmadığını, tecrübeli olup olmadığını, fiziksel ve psikolojik sağlığının yerinde olup olmadığını araştırıp belgelendirmeli, dikkat ve özen göstermelidir¹³¹.

d. Yolcuyu Güven İçinde Sağ Salim Götürme Borcu

Taşıyıcı yolcuyu güven içerisinde sağ salim götürme borcu altındadır. Bu borç, yolcunun taşıyıcının hâkimiyet sahasına girdiği andan itibaren başlar ve hâkimiyet sahasından çıktığı anda da sona erer. Bu zaman zarfı içinde taşıyıcı, yolcunun güvenliğini sağlamalı, yolcuyu gideceği yere kadar sağ salim götürmeli ve bunun için tüm tedbirleri almalıdır¹³². Seyahat esnasında yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması halinde taşıyıcı, yolcu veya yolcu yakınlarına karşı sorumlu olur (KTŞK.m.17; TTK.m.914/II; KTK.m.85). Yolcunun bir kaza neticesinde ölümü veya bedensel zarara uğraması halinde, taşıyıcı kusursuz sorumludur. Taşıyıcı bu zararın meydana gelmesini önlemek için alınabilecek tüm tedbirleri almalıdır. Bu yüzden taşıyıcı, aracı sevk ve idare edecek şoför ve yardımcı şoför seçiminden, taşıtın teknik donanımı ve yola elverişliliğinden, yolcunun güvenliğini sağlayacak aletlerin kullanımından, yolcunun güvenliğiyle ilgili konular hakkında bilgilendirilmemesinden, araç içerisine alınıp yolcuya ikram edilen yiyecek ve içeceklerin sağlıklı olup olmamasından dolayı meydana gelen zararlardan sorumludur¹³³. Sözleşmeden kaynaklanan bu tedbirleri alma yükümlülüğü hem bu zararların doğmasına engel olur hem de karayolu taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa

¹³¹ **Çelik**, s.66; **Eriş**, M, s.104; **Akkurt**, s.195; 11.HD. 6.6.1994, 6578/5749 (**Eriş**, G, s.77).

¹³² **Ülgen**, Hava Taşıma, s.85; **Can**, Karayolu, s.46; **Canbolat**, s.40; **Çelik**, s.64; **Seven**, s.95; **Eriş**, M, s.97; **Akkurt**, s.196-197.

¹³³ **Can**, Yolcu Taşıma, s.67; **Taşdelen**, Nihat: Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu, Ünal Tekinalp'e Armağan, C.1, Beta Yayıncılık, İstanbul 2003, s.942; **Çelik**, s.64; **Seven**, s.95; **Eriş**, M, s.113; 11. HD. 28.3.1996, 9056/2992 (**Eriş**, G, s.393).

edilmesini sağlar. Bu yüzden taşıyıcının alması gerekli olan bu tedbirleri daha da genişletmek mümkündür.

Taşıyıcı, taşıma edimini güven içerisinde ifa etmelidir. Taşıyıcı ve yardımcıları, yolcuların rahat ve huzurunu bozan her türlü davranıştan kaçınmalıdır. Bu nedenle şoförün aşırı hız yaparak yolcuları tedirgin etmesi, yardımcı şahısların yolculara karşı hakaret etmesi, taşıtın klimasının bozuk olması sebebiyle yolcuların rahatsız olması veya hasta olması bu borcun ihlal edildiği anlamına gelir. Diğer taraftan taşıt içerisinde bulunan yolculardan birinin taşıtın ve diğer yolcuların güvenliğini zedeleyen davranışlarda bulunması ve benzeri nedenler, taşıma ediminin rahat ve huzurlu bir şekilde ifa edilmemesine neden olur. Taşıyıcı sayılan bu hallerde, yolcunun güven içerisinde seyahat etmesini sağlama borcuna aykırı davranmış olacağı için borca aykırılıktan dolayı sorumlu olur¹³⁴.

Taşıyıcının yolcuyu güven içinde sağ salim götürme borcu, mola yerlerinde de devam eder. Bu yüzden taşıyıcı mola yerlerinin seçiminde de dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü altındadır. Başka bir deyişle taşıyıcı, mola yerinin yolculara zarar vermeyen ve yolcuların yeme içme ve benzeri ihtiyaçlarını karşılayan nitelikte olup olmadığını denetlemelidir. Aynı zamanda taşıyıcı temiz, sağlıklı ve nitelikli yerleri seçmede özen göstermelidir. Bu kapsamda tuvaletlerin sağlıklı, temiz ve ihtiyaçları karşılayan nitelikte olmasına dikkat etmelidir¹³⁵.

Yolcu, seyahat esnasında taşıyıcının sorumlu olmadığı bir sebepten dolayı aceleyle ölebilir. Örneğin yolcu seyahat esnasında kalp krizi geçirmesi sonucu ölmüş olabilir. Böyle bir durumda taşıyıcı yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal etmemiştir. Ancak taşıyıcı, böyle bir durumda ölen yolcunun mirasçılarının çıkarlarını koruma borcu altındadır. Taşıyıcı, bu borcundan dolayı yolcuya ait bagaj ile eşyayı mirasçılara teslim edinceye kadar iyi hâlde muhafaza edilmesi için, gerekli önlemleri almakla yükümlüdür (TTK.m.915/I). Fakat ölen yolcunun yakınlarından biri taşıtın içinde bulunuyorsa, taşıyıcı bu yükümlülüğünden doğan muhafaza işlemlerinin sağlıklı bir şekilde yapılmasını denetleyebilir. Ölen yolcunun yakını taşıyıcıdan, bagajın ve diğer eşyaların kendi elinde bulunduğuna ilişkin yazılı bir beyan isteyebilir (TTK.m.915/II).

¹³⁴ Çelik, s.65; Eriş, M, s.114.

¹³⁵ Çelik, s.70; Eriş, M, s.114.

Yolcu araç içerisinde taşıyıcının sorumlu olmasını gerektirmeyen bir nedenden dolayı hastalanabilir veya yaralanabilir. Böyle bir durumda taşıyıcı gerekli önlemleri almalıdır. Bunun için taşıyıcı yardımcı şahıslara, yolcuların yaralanması ve hastalanması halinde alınan önlemlere dair eğitimler aldırılmalıdır. Yaralanma ve hastalığın tedavisi için taşıyıcı, araç içerisinde ilk yardım çantası ve gerekli ilaçlar bulundurulmalıdır. Yolcunun ölümünde olduğu gibi yaralanması ve hastalanması halinde yolcu eşyasını muhafaza edebilecek durumda değilse, Türk Ticaret Kanunu'nun 915. maddesi kıyasen uygulanır ve bu hüküm gereğince taşıyıcı, yolcunun eşyalarını muhafaza etme yükümlülüğü altındadır.

e. Bagaja Karşı Özen Gösterme Yükümlülüğü

Bagaj, yolcunun yanında getirdiği ve seyahat boyunca taşıyıcının hâkimiyetine bıraktığı eşyadır. Taşıyıcı, bagajları seyahat boyunca taşıtın uygun bir yerinde taşımalıdır. Bagaj taşıma işinin gerçekleşebilmesi için taşıyıcı, bagajları kendi hâkimiyeti altına almalıdır. Taşıyıcı kendi hâkimiyeti altına aldığı bagajları özen içinde taşıta yükleyerek korumalı ve varma yerinde yolcuya teslim etmelidir¹³⁶. Taşıyıcı, bagajın korunması ve kaybolmasını engellemek için, koltuk ve bagaj fiş numarasını belirtecek şekilde, bagaj fişi düzenleyip yolcuya vermelidir.

Taşıyıcının bagaja özen gösterme ve bagajı zamanında teslim etme borcu, yolcu sıfatına bağlı bir borçtur. Bir başka deyişle taşıyıcının bagaja özen gösterme ve bagajı zamanında teslim etme borcu karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan taşıma borcuna bağlı fer'i bir borçtur. Bu yüzden taşıyıcı, bagaj için yolcudan ücret talep edemez. Fer'i borç olmasının bir sonucu olarak bagaj, yolcunun şahsına tanınmış bir haktır ve bagajı olmayan yolcu, bagaj hakkını başkasına devredemez¹³⁷. Azami miktarı geçen bagaj için, yolcu ile taşıyıcı arasında bir eşya taşıma sözleşmesi yapılır; bu taşıma ücrete tabidir.

Tehlike yaratabilecek yanıcı, yakıcı, parlayıcı ve patlayıcı ve rahatsız edici nitelikteki benzeri maddeleri taşımak yasaktır. Aynı zamanda taşıtta taşımaya uygun olmayan ebatlardaki yolcu eşyası, kargosu ve bagajın taşınması Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre yasaktır. Bu tür maddelerin bagaj yerinde taşınması halinde

¹³⁶ Ülgen, Hava Taşıma, s.86; Can, Yolcu Taşıma, s.68; Seven, s.95; Akkurt, s.198.

¹³⁷ Zeyneloğlu, s.287.

meydana gelen zararlardan dolayı taşıyıcı, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davrandığı için sorumludur. Bu sebeple taşıyıcı, bagajın hasarı, ziyayı, tesliminde gecikilmesi gibi hallerde, yolcunun uğradığı zararları karşılamakla yükümlüdür (TTK.m.912; KTŞY.m.50).

B. Yolcu

1. Sözleşmenin Tarafı Olan Yolcu

Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu'ndaki yolcu ifadesini aynen tekrar etmiştir. Bu kanunlara göre yolcu, taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişilerdir (KTŞK.m.3; KTK.m.3). Kanunun bu tanımıyla yolcu kapsamına kimlerin girip girmediği belirtilmiştir. Bu tanıma ek olarak yolcu, taşıyıcıya ait taşıtta ücret karşılığında bir yerden başka bir yere seyahat eden ve hak ehliyetine sahip gerçek kişilerdir¹³⁸. Hak ehliyeti tam ve sağ doğumla başlayıp ölümle sona erdiği için, yolcu olarak nitelendirilen kişiler, ancak yaşayan insanlar olabilir¹³⁹. Buna karşılık cenazeler ve kadvralar, ölümle birlikte hak ehliyetini kaybettikleri için yolcu olamazlar; ancak taşınmaya elverişli maddi varlık oldukları için, eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluştururlar¹⁴⁰. Diğer taraftan cenin de hak ehliyetini tam ve sağ doğuma bağlı olarak kazanacağı için, yolcu taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturmaz; cenin annenin karnında olduğundan, anne yolcu olarak kabul edilir.

Yolcu sıfatını kazanabilmek için hak ehliyeti aranırken; fiil ehliyetinin olması şart değildir. Ancak yolcunun tam fiil ehliyetine sahip olmaması taşıyıcı ile sözleşme yapmasına engeldir. Sınırlı ehliyetsiz yolcu, taşıyıcıyla olan ve kendisini borç altına sokan sözleşmeyi yasal temsilcisinin izni, katılması veya icazetiyle yapabilir¹⁴¹. Babanın, üniversiteye giden çocuğunun kendi parasıyla bilet alabileceğini belirtmesi izin anlamına gelirken; alınan bileten babanın sonradan haberdar olması ve bu duruma sesini çıkarmaması da icazet anlamına gelir. Ayırt etme gücünden yoksun olanların

¹³⁸ Kırman, s.25; Zeyneloğlu, s.90; Çelik, s.3; Sözer, s.48; Seven, s.26; Eriş, M, s.50; Bozkurt, s.39; Akkurt, s.37.

¹³⁹ Zeyneloğlu, s.90; Can, Yolcu Taşıma, s.26; Üstündağ, s.934; Or, s.31; Önder, Salih: 1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, C.2, Turhan Kitapevi, Ankara 2010, (Atina), s.1548; Seven, s.26; Akkurt, s.37.

¹⁴⁰ Sözer, s.3.

¹⁴¹ Ülgen, Hava Taşıma, s.68; Zeyneloğlu, s.90; Can, Yolcu Taşıma, s.25; Erdoğan, s.497; Ilgın, s.235; Sözer, s.48; Or, s.49; Önder, Atina, s.1547; Bozkurt, s.41; Uluğ, s.529; Akkurt, s.161.

yaptıkları taşıma sözleşmeleri ise kesin hükümsüz olup, bizzat yasal temsilci tarafından yapılmalıdır.

Diğer taraftan tüzel kişiler hem yolcu hem de eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturmazlar¹⁴². Tüzel kişiler, yani hukuk açısından şahıs veya malların topluluğundan doğan ve tek bir kişi sayılan hükmi şahıslardır. Bu şekilde bir varsayımdan ibaret olan tüzel kişiler¹⁴³, maddi bir cismani varlığa sahip olmadıkları için taşımanın konusunu oluşturmadığı gibi yolcu olarak değerlendirilemezler. Ancak tüzel kişilerin üçüncü kişi yararına sözleşme yapma imkânı olduğundan, yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olabilir.

2. Yararına Sözleşme Yapılan Yolcu

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesini imzalayan kişi, üçüncü bir kişinin taşıma ediminden faydalanacağına dair bir hüküm koydurabilir. Bu üçüncü kişi sözleşme ilişkisi dışında bulunan fakat sözleşmeden yararlanan kişidir. Yolcu, hem taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturur, hem de kural olarak taşıma sözleşmesinin tarafıdır; ancak yolcu her zaman taşıma sözleşmesinin tarafı olmayabilir. Bu durumda üçüncü kişi yararına sözleşme söz konusu olur¹⁴⁴. Örneğin bir babanın ergin olmayan oğlunu üniversiteye yolcu ederken oğluna bilet alması halinde, üçüncü kişi yararına sözleşmeden bahsedilir (TBK.m.129/I). Zira sözleşmenin tarafı çocuğuna bilet alan babadır; ancak oğul sözleşmenin ifasını talep etme hakkına sahiptir (TBK.m.129/II).

¹⁴² **Zeyneloğlu**, s.29; **Can**, Yolcu Taşıma, s.26; **Eriş**, M, s.51; **Sözer**, s.3; **Akkurt**, s.37.

¹⁴³ Farazi kişilik, gerçek kişilik, amaç kişiliği ve soyutlama teorileri tüzel kişiyi açıklamaya çalışmaktadırlar. Türk Medeni Kanunu bu teorilerden birilerine bağlı kalarak tüzel kişilik kurumunu düzenlediğini söyleyemeyiz. Ancak tüzel kişiyi düzenleyen bazı hususlarda gerçek kişilik teorisinin etkisinde kaldığını söyleyebiliriz. Bu nedenle tüzel kişilerin varsayıma dayalı bir yönü bulunmaktadır.

¹⁴⁴ Kendi adına sözleşme yapan kişi, sözleşmeye üçüncü kişi yararına bir edim yükümlülüğü koydurmuşsa, edimin üçüncü kişiye ifa edilmesini isteyebilir (TBK.m.129/I). Üçüncü kişi yararına sözleşmede, üçüncü kişi sözleşme ilişkisinin dışındadır. Bir başka ifadeyle üçüncü kişi ile borçlu taşıyıcı arasında sözleşme ilişkisi bulunmamasına karşılık, üçüncü kişinin iradesi dışında bir dış ilişki bulunur. Bu dış ilişki üçüncü kişiye, borcun kendisine ifa edilmesini talep hakkı doğurursa, tam üçüncü kişi yararına sözleşmeden söz edilir. Buna karşılık ifa edilmesini talep etme hakkı doğurmazsa, eksik üçüncü kişi yararına sözleşmeden bahsedilir. Taşıma hukuku açısından üçüncü kişi yararına olan bir sözleşme kural olarak, tam üçüncü kişi yararına bir sözleşme olarak kabul edilir. Aksi taşıma sözleşmesinde taraflarca kararlaştırılabilir; **Seven**, Gönderilen, s.86-87; **Oğuzman**, M. Kemal/**Öz**, Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.2, Gözden Geçirilmiş 11. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014, (C.2), s.428; **Tekinay/Akman /Burcuoğlu/Altop**, s.218; **Eren**, s.1141; **Reisoğlu**, s.400; **Nomer**, s.343 **Hatemi/Gökayla**, s.293; **Ayan**, s.68.

Taşıyıcının taşıtında seyahat etmeye hak kazan üçüncü kişi yolcu, taşıyıcıya karşı ücret ödeme yükümlülüğü altında değildir. Buna karşılık yararına sözleşme yapılan yolcu, taşıyıcının talimatlarına uyma, mola ve kalkış yerlerinde zamanında olma borcu altındadır¹⁴⁵. Üçüncü kişi yararına yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı ile sözleşmeye taraf olan kişinin, ücret ödeme borcunu yararına sözleşme yapılan yolcunun ifa edeceği yönünde yaptıkları anlaşmalar geçersizdir¹⁴⁶. Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşıma ücretini bizzat ödeyen kişi ve beraberinde bulunan yakınları ile belli bir yaştan altındaki çocuklar yolcu olarak değerlendirilir¹⁴⁷.

3. Yolcunun Hakları

Yolcu, taşıyıcının bilet ve bagaj kuponu düzenlemesini, taşımaya zamanında başlamasını, güvenli ve konforlu bir ortamda yolculuk yapılmasını, bagajın düzenli bir şekilde araca yüklenmesini ve bagajı zamanında teslim almayı, mola ve duraklama yerlerinin seçiminde özen gösterilmiş olmasını talep etme haklarına sahiptir. Aynı zamanda taşıyıcının yolcudan güzergâhın değiştirilmesi için izin istemesi halinde, yolcu seyahat güzergâhının değiştirilmesini reddetme hakkına da sahiptir¹⁴⁸. Bu haklar aynı zamanda karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olan taşıyıcının borçlarını oluşturduğu için o kısımda anlattıklarımız burada da geçerlidir¹⁴⁹.

4. Yolcunun Borçları

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesine göre yolcunun en önemli borcu, ücret ödemedir. Bunun dışında yolcu, hareket saatinde kalkış yerinde hazır olma ve taşıyıcının düzenlemiş olduğu taşıma kurallarına uyma borcu altındadır.

a. Ücret Ödeme Borcu

Taşıma sözleşmesinin karakteristik edimi olan taşıma borcunun karşılığı olarak yolcu, ücret ödeme borcu altındadır (TTK.m.850). Ücret, taşıma hizmeti karşılığında

¹⁴⁵ Taşıma ücretini ödeme yükümlüsü, sözleşmeyi yapan yolcu ya da üçüncü kişi lehine yapılan sözleşmeye taraf olan kişidir. TTK.m.850/II'de, bu ayırım yapılmadığı için düzenlemenin yerinde olmadığı kanaatindedir (Ayrıntılı bilgi için bkz. **Seven**, Gönderilen, dn.212).

¹⁴⁶ Bu tür sözleşmeler üçüncü kişi aleyhine sözleşme yapma yasağına takılır ve geçersiz olur (**Seven**, Gönderilen, s.91).

¹⁴⁷ **Eriş**, M, s.51 vd.

¹⁴⁸ **Çelik**, s.76; **Seven**, s.97.

¹⁴⁹ Bkz. yuk. III. Bölüm, D,1,b. başlığı altında yapılan açıklamalar.

taşıyıcıya ödenen ekonomik değerdir. Taşıyıcı ile yolcu, ücreti karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde serbestçe belirleyebilirler¹⁵⁰. Ancak düzenli sefer yapan taşıyıcılar bir ücret tarifesi hazırlayarak bakanlığa bildirmekle yükümlüdür. Taşıma ücreti bu tarifeye göre belirlenir (KTŞK.m.11). Buna karşılık düzenli sefer yapmayan taşıyıcılar için ücret, öncelikle sözleşmeye, sözleşmede hüküm yoksa, tarife veya teamüle göre belirlenir.

Tacir taşıyıcı ile yolcunun sözleşmede ücret kararlaştırmamış olmaları, taşıyıcının yolcudan ücret talep etmesine engel değildir. Bu durumda taşıyıcı kullandığı güzergâhın mesafesine, aracın niteliğine, hakkaniyet ve nesafet kurallarına göre yolcudan uygun bir ücret talep edebilir¹⁵¹. Buna karşılık karayolu yolcu taşıma sözleşmesinde ücret, sözleşmenin objektif esaslı unsuru olduğu için en azından belirlenebilir olması gerekir¹⁵².

Genellikle denizyolu taşımacılığında kullanılan çarter sözleşmeleri, karayolu yolcu taşımacılığında da kullanılabilir. Türk Ticaret Kanunu'nun denizyoluyla taşımadaki çarter hükümleri, uygun düştüğü ölçüde kıyasen karayolu taşımacılığına da uygulanır. Çarter sözleşmeleri zaman ve yolculuk çarteri olmak üzere iki şekilde yapılır¹⁵³. Yolculuk çarterinde, taşıyıcı o yolculuk boyunca taşıtını yolcuların hizmetine tahsis ettiği için, sözleşmede kararlaştırılan ücret değişmez. Ancak yolculuk çarterinde olağan bekleme sürelerini aşan durumlarda, taşıyıcı hakkaniyete uygun bir taşıma ücreti isteyebilir. Taşıyıcı taşıtını belirli bir süre zarfında yolculara tahsis etmişse, zaman çarteri söz konusu olur. Zaman çarterinde taşıyıcının kusuru olmaksızın sözleşmede belirlenen süreyi aşan kısım için, taşıyıcı taşıma ücretinin dışında ek ücret isteyebilir (TTK.m.1136).

Taşıyıcı, yolcunun bagajı için kural olarak ayrıca ücret talep edemez (TTK.m.912); meğerki taraflar sözleşmede aksini kararlaştırmış olsun. Diğer taraftan bagajın ağırlığı otuz kilograma kadarsa, bagaj ücretsiz olarak taşınır (KTŞY.m.50). Otuz kilogramı aşan bagajlardaysa, taşıyıcı yolcudan uygun bir ücret talep etme hakkına sahiptir. Otuz kilograma kadar bagajın ücretsiz taşınacağını düzenleyen hüküm kanaatimizce nisbi emredici hükümdür. Buradaki nisbi emredicilik yolcu

¹⁵⁰ Zeyneloğlu, s.279; Or, s.53, Seven, s.96; Seven, Gönderilen, s.195; Akkurt, s.206.

¹⁵¹ Kıрман, s.50; Zeyneloğlu, s.279; Or, s.54 Karan, s.31; Seven, Gönderilen, s.196.

¹⁵² Reisoğlu, s.63.

¹⁵³ Seven, s.36.

lehinedir. Şayet yolcunun otuz kilogramdan daha ağır bagajı bulunursa, taşıyıcı ücret talep edebilir. Fakat taşıyıcı ile yolcu, otuz kilogramdan daha ağır bagajlar için ücret alınmaması konusunda anlaşılırsa, taşıyıcı ücret talep edemez. Buna karşılık her halükarda otuz kilogramdan hafif olan bagajlar için taşıyıcı ücret talep edemez. Yolcunun bagajı hacimce olması gerekenden çok daha fazla yer kaplar ve otuz kilogramı geçmezse, taşıyıcı bu bagajı dürüstlük kuralı gereğince taşıtına yüklemeyebilir¹⁵⁴.

Taşıyıcının ya da yolcunun riziko alanına girmeyen nedenlerle seyahat tamamlanamazsa, taşıyıcı, yolcudan taşımının tamamlanan kısmına göre orantılı olarak ücret isteyebilir. Beklenmeyen nedenlerle ilgili olarak ortaya çıkan ve taşımının devamına engel olan sebeplerin, belirsiz bir beklemei mecburî kılması veya varış noktasına kadar gerekli zamanın bir katından daha fazla beklemei gerektirmesi halinde, imkân olduğu takdirde taşıyıcı başka bir güzergâhı izleyerek taşımayı tamamlamalıdır. Aksi takdirde taşıyıcı, güzergâh üzerinde yolcu istediği bir yere kadar götürmeli ya da kalkış noktasına geri dönmelidir. Birinci halde taşıyıcı, götürdüğü yerle orantılı olarak uygun bir ücret talep edebilirken; ikinci halde seyahat yapılamadığı için, taşıyıcı yolcuya taşıma ücretini geri ödemekle yükümlüdür (TTK.m.907).

Seyahat taşıyıcıdan kaynaklanan bir kusurdan dolayı yapılamazsa, taşıyıcı, yolcudan aldığı ücreti iade etmek zorundadır. Aynı zamanda yolcu, seyahat yapılamadığı için, taşıyıcıdan tazminat talep edebilir. Bazı durumlarda seyahatin yapılamamasında taşıyıcının kusuru bulunmayabilir. Böyle bir durumda taşıyıcı tarafından yolcuya aynı şartlarla önerilen başka bir seferi, yolcu haklı bir sebep göstermeksizin reddederse, taşıma ücretini ödemek zorundadır (TTK.m.907/son).

Seyahat duruma ve şartlara göre yolcudan katlanması istenemeyecek bir süre gecikirse; yolcu sözleşmeyi feshedip, ödediği ücreti ve varsa zararını isteyebilir. Seyahatin duraklaması halinde, yolcu kendi isteği ile yol üzerinde bulunan bir yerde yolculuktan vazgeçerse, ücretin tamamını ödemekle yükümlüdür. Buna karşılık taşıyıcı seyahati devam ettirmekten vazgeçerse, yolcu ücret ödeme borcundan kurtulur; eğer ücreti ödemişse, ödenen miktarın tamamını taşıyıcıdan geri alır (TTK.m.911).

¹⁵⁴ **Orbay**, s.146; **Eriş**, M, s.71.

Yolcu ücret ödeme borcunu gereği gibi ifa etmediği takdirde, genel hükümlere göre sorumlu olur. Ancak yolcu taşımalarda ücret, taşıma işinden önce ifa edileceği için, yolcunun taşıma ücretini ödememesi gibi sorunlarla pek karşılaşılmaz. Diğer taraftan taşıyıcı, taşıma ücretinin ödenmemesi halinde, yolcunun bagajları üzerinde hapis hakkına sahiptir.

b. Hareket Saatinde Kalkış Yerinde Hazır Olma Borcu

Yolcunun ücret ödeme borcundan sonraki başka bir borcu ise, taşımanın zamanında başlayabilmesi için, taşıtın hareket saatinde kalkış yerinde hazır bulunmasıdır. Yolcu bu borcuna aykırı davranırsa, taşıyıcı ile anlaşmış olduğu saatteki seferi kaçıır. Yani yolcu kalkış saatinde seyahat edeceği taşıta binmek için hazır olmaz ve o taşıt seyahate başlarsa, yolcu taşıma ücretini ödemekle yükümlü olduğu gibi, taşıyıcıdan ücretsiz olarak başka saatteki bir taşıt ile seyahat etme hakkına da sahip değildir¹⁵⁵.

Yolcu seyahat için saatinde kalkış yerinde bulunamayabilir ve taşıyıcı da herhangi bir sebeple kalkış saatinde seyahate başlayamayabilir. Böyle bir durumda yolcu, o seyahati izleyen seyahatlerin birinde, aynı düzeydeki bir araçla ve aynı düzeydeki bir koltukta seyahat etme hakkına sahiptir¹⁵⁶. Ancak yolcu ister seyahat etsin ister etmesin, taşıyıcıya taşıma ücreti ödeme borcu altındadır. Kalkış saatinde seyahate başlayamayan taşıyıcının, kalkış saatinde hazır bulunmayan yolcunun başka saatteki bir araçla seyahat etme istemini yerine getirebilmesi imkânsız veya büyük bir mali yük oluşturuyorsa, taşıyıcı bu talebi geri çevirebilir. Buna karşılık yolcuya başka bir zaman için seyahat etme fırsatı sunamayan taşıyıcı, bilet ücretinin üç katı tutarında tazminat ödemeye mahkûm edilir (TTK.m.907/d).

Yolcunun herhangi bir kusuru olmaksızın, beklenmeyen hallerden dolayı yolcu hareket saatinde kalkış yerinde hazır bulunamazsa, karayolu yolcu taşıma sözleşmesi kendiliğinden sona erer (TTK.m.907/a). Bu durumda taşıyıcı sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre, yolcudan aldığı taşıma ücretini iade etme borcu altındadır¹⁵⁷.

¹⁵⁵ Ülgen, Hava Taşıma, s.93; Zeyneloğlu, s.281; Eriş, G, s.568; Çelik, s.75; Canbolat, s.38; Or, s.68; Eriş, M, s.94; Akkurt, s.208.

¹⁵⁶ Seven, s.96; Akkurt, s.208.

¹⁵⁷ Seven, s.96; Akkurt, s.209.

Yolcu kalkış yerinde ve saatinde hazır olmasına rağmen seyahat taşıyıcının kusurundan kaynaklanmayan sebeplerden dolayı yapılamayabilir. Bu durumda taşıyıcı, yolcuya aynı şartlar altında başka bir seyahati önermek zorundadır. Fakat yolcu haklı bir sebep göstermeksizin bu seyahati reddederse, taşıma ücretini ödemekle yükümlüdür (TTK.m.907/d).

c. Taşıma Düzenine Uyuma Borcu

Taşıyıcı seyahat esnasında, yolculuğun güvenliği, rahatlığı ve konforu için bir takım kurallar koyabilir. Yolcu, taşıyıcının taşıma düzenini sağlamak amacıyla koyduğu bu kurallara uygun hareket etmekle yükümlüdür (TTK.m.906). Yolcunun bu yükümlülüğüyle ilgili kurallar, objektif olarak yolculuğun güvenliğini, konfor ve huzurunu etkileyebilen ve her türlü aşırıya kaçan davranışları engelleyen cinsten olmalıdır. Aynı zamanda bu kurallar abartılmamış, toplu yaşama uygun kurallar olmalıdır¹⁵⁸. Bu kuralların yazılı ya da sözlü olmasının herhangi bir önemi bulunmaz. Örneğin; taşıtın bagaj kısmına sıvı madde konulmaması, taşıtın içinde kabuklu kuruyemişlerin ve kokan gıda maddelerinin yenilmemesi, yüksek sesle konuşmanın yasaklanması, taşıt içerisinde sigara içilmesi, kalkış ve mola yerlerinde taşıyıcı ve diğer yolcuların bekletilmemesi gibi kurallar bu niteliktedir.

Yolcu bu kurallara tüm seyahat boyunca uymak zorundadır¹⁵⁹. Seyahat boyunca ifadesi, mola ve duraklamaları da kapsar. Bazı durumlardaysa, mola ve duraklamalara ilişkin kurallar da olabilir. Örneğin zorunlu bir sebep olmadıkça mola yerinden uzaklaşmayı yasaklama ya da taşıtın mola yerinde kalkış anında bekletilmemesine ilişkin olabilir.

Taşıyıcının, taşıma düzenine ilişkin koyduğu kurallar karayolu yolcu taşıma sözleşmesine, mevzuata, hukuka ve yerel örf ve adetlere uygun olmalı ve taşımanın yapıldığı iç hizmetlere yönelik olmalıdır¹⁶⁰. Bu kurallar yolcu biletinin arkasına yazılarak sözleşme hükmü haline de getirildiği takdirde genel işlem şartı olur ve bu kurallar hâkimin içerik denetimine tabi olur¹⁶¹. Bakanlık hem haksız rekabet

¹⁵⁸ Ülgen, Hava Taşıma, s.94; Çelik, s.75; Or, s.51; Eriş, M, s.89.

¹⁵⁹ Eriş, G, s.551; Can, Yolcu Taşıma, s.57; Canbolat, s.38; Eriş, M, s.96; Akkurt, s.209.

¹⁶⁰ Zeyneloğlu, s.282; Eriş, G, s.551; Çelik, s.75; Seven, s.97; Eriş, M, s.96.

¹⁶¹ Oğuzman/Öz, C.1, s.170; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.164; Eren, s.222; Reisoğlu, s.78; Kılıçoğlu, A, s.117; Seven, s.77; Hatemi/Gökyayla, s.65; Başalp, s.234-235; Antalya, s.292; Hâkim burada genel işlem şartı niteliğindeki kloxun dürüstlük kuralına aykırı bir şekilde bir tarafın

hükümlerine hem de Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun ile Türk Borçlar Kanunu'nun Genel İşlem Şartları başlığı altındaki hükümler uyarınca dürüstlük kuralı ilkelerini dikkate alarak bu denetimleri yapar (TTK.m.55; TKHK.m.5; TBK.m.20 vd.).

Yolcunun bu borcuna aykırı davranışı nedeniyle taşıyıcı bir zarara uğrarsa, bu zararı yolcu tazmin eder. Henüz bir zarar doğmamış ve doğması muhtemel ise bu zararın doğmasını engellemek amacıyla taşıyıcı, karayolu yolcu taşıma sözleşmesini feshederek, yolcuyu uygun bir yerde taşıttan indirme imkânına sahiptir¹⁶².

V. KARAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİYLE İLGİLİ DİĞER KİŞİLER

A. Genel Olarak

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıyıcı ve yolcudur. Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması, yolcunun taşınması ve sözleşmenin ifasıyla ilgili faaliyetler taşıyıcı tarafından yerine getirilir. Ancak taşıma faaliyetinin yapısı, gelişen ticari hayat ve teknoloji gereğince taşıyıcının tüm bu faaliyetleri tek başına yerine getirmesi kolay değil, hatta bazen de imkânsızdır. İşte böyle durumlarda sözleşmenin kurulmasına aracılık eden yardımcı şahıslara ihtiyaç duyulmaktadır¹⁶³.

Taşıyıcıya yardımcı şahısların bazıları Türk Borçlar Kanunu'nda, bazılarıysa Türk Ticaret Kanunu'nda hükme bağlanmıştır. Karayolu Taşıma Kanunu bu kişileri isim olarak belirtmiş; ancak karayolu taşımacılığına özgü olarak hakları ve borçları için, ayrı bir düzenleme yapmamıştır. Bu kanun genel hükümlerden farklı olarak Nakliyat Ambarı İşletmeciliği ve Kargo İşletmeciliği gibi yeni kurumları da hükme bağlamış; fakat bu kurumların da hakları ve borçlarıyla ilgili ayrıntılı bir düzenlemeye gidilmemiştir¹⁶⁴.

Karayolu taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla ilgili olan kişiler, bazen taşıyıcıya bağlı bazen de taşıyıcıya bağlı olmaksızın aracılık faaliyetini yerine getirmektedir. Bu

mağduriyetine yol açıp açmadığını, müzakere edilip edilmediğini, mağdur tarafın zor durumda olup olmadığını denetler (**Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.240).

¹⁶² **Eriş**, G, s.552; **Çelik**, s.76; **Seven**, s.97.

¹⁶³ **Gençtürk**, s.36; **Erdil**, s.38; **Karan**, s.104.

¹⁶⁴ **Battal**, Ahmet: Yeni Karayolu Taşıma Kanunu ve TTK Kapsamında, Taşıma İşleri "Tellallığı" Mümkün Müdür?, XX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2004, s.103; **Can**, Karayolu, s.21.

kişiler belli bölge ya da bölgelerde, temsil yetkisine dayanarak veya temsil yetkisi olmaksızın karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmasına aracılık eder¹⁶⁵.

B. Temsilci

1. Genel Olarak

Taşıyıcı, yolcuyla yapacağı hukuki işlem veya işlemler için, üçüncü bir kişiyi şekle bağlı olmaksızın, yalnızca tek taraflı irade beyanıyla temsilci olarak atayabilir. Temsilci karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmasına aracılık eder. Temsil ilişkisinden meydana gelen uyuşmazlıklar hem genel temsil kuralları hem de ticari temsil kuralları çerçevesinde çözülür¹⁶⁶. Temsilci, karayolu yolcu taşıma sözleşmesini taşıyıcı nam ve hesabına yapabileceği gibi, taşıyıcı adına kendi hesabına da yapabilir. Bir başka deyişle temsilci ya doğrudan temsil ya da dolaylı temsil hükümlerine göre hareket edebilir¹⁶⁷.

Temsilci taşıyıcı adına hukuki işlem yapabilmesi için temsil yetkisine sahip olmalıdır. Temsilcinin bu yetkisi, taşıyıcı tarafından verilen bir temsil belgesiyle ispatlanabilir. Temsilcinin temsil yetkisi sona erdiği takdirde, taşıyıcı veya haleflerinin, temsilcinin temsil belgesini geri vermesi için gereken tüm işlemleri yapması gerekir. Aksi takdirde temsilcinin iyiniyetli üçüncü kişilerle yapmış olduğu işlemlerden dolayı, taşıyıcı ve halefleri üçüncü kişilerin zararlarından sorumlu olur. Temsilci, yetkisinin sona ermiş olduğunu bilmez veya taşıyıcı temsil yetkisini geri aldığına dair işlemleri yapmazsa, taşıyıcı veya halefleri temsilcinin yapmış olduğu hukuki işlemlerin sonuçlarıyla bağlıdır. Buna karşılık temsilcinin, temsil yetkisi kapsamı dışında ya da usulünce geri alınmış bir temsil yetkisi olduğunu bilerek üçüncü kişilerle yaptığı hukuki işlemler, askıda hükümsüzdür. Bu durumda taşıyıcı onay verirse geçerli bir işlem olarak hüküm ve sonuç doğurur; ancak onay vermezse, işlem kesin hükümsüzlükle geçersiz olur. Ayrıca bu durum temsilcinin taşıyıcı sıfatıyla

¹⁶⁵ Gençtürk, s.37; Akkurt, s.176.

¹⁶⁶ Zeyneloğlu, s.62; Nomer, s.101; Seven, s.32.

¹⁶⁷ Von Tuhr, s.314; Oğuzman/Öz, C.1, s.219-220; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.167; Eren, s.427; Reisoğlu, s.149; Kılıçoğlu, A, s.235; Nomer, s.98; Canbolat, s.24; Kocayusufpaşaoğlu/ Hatemi/Serozan/Arpacı, C.1, s.630; ; Hatemi/Gökyayla, s.109; Ayan, s.210; Antalya, s.371; Akkurt, s.123.

yolcuya karşı sorumlu olduğu anlamına gelir¹⁶⁸. Diğer taraftan taşıyıcı makul bir süreyi aştıktan sonra susmaya devam ederse, yolcu sözleşme ile bağlı olmaktan kurtulur (TBK.m.46/II).

2. Ticari Temsilci

Taşıyıcı, işletmesini yönetmek ve işletmesine ilişkin işlemleri bir ticaret unvanı altında yapmak için yetki verilen kişiye ticari temsilci denir. Bu temsil yetkisi açık olarak verilebileceği gibi örtülü olarak da verilebilir (TBK.m.547). Ticari temsil yetkisi adi temsilden farklıdır. Ticari temsil yetkisinin verilebilmesi için taşıyıcının işletmesinin hukuki niteliği ticari işletme olmalıdır. Taşıyıcının işletmesinin esnaf işletmesi olması halinde, ticari temsilci atanamaz. Taşıyıcı işletmesine bir ticari temsilci atamak isterse, ticaret siciline tescil ve ilan etmelidir ve ticari temsilciyi taşıyıcıdan başka kimse atayamaz (TBK.m.547/II).

Ticari temsilci, taşıyıcının işletmesinde bulunan en geniş yetkilere sahip kişidir. Bu anlamda taşıyıcının yapabileceği işlemlerin hepsini ticari temsilci de yapabilir. Ticari temsilcinin bu temsil yetkisi ya şube ile ya da birlikte imza kuralı ile sınırlanabilir. Bunun dışındaki sınırlamalar tescil edilse bile üçüncü kişileri bağlamaz (TBK.m.549). Ayrıca ticari temsilcinin temsil yetkisi sona ererse, ticaret siciline tescil ve ilan edilmelidir. Sicilde bu işlem yapılmazsa, temsilcinin iyiniyetli üçüncü kişilerle yaptığı işlemler taşıyıcıyı bağlar. Ancak ticari temsilcinin taşıyıcı olması mümkün değildir.

3. Ticari Vekil

Tacir olan taşıyıcının, ticari işletmesini yönetmek veya işletmesinin bazı işlerini yürütmek için yetkilendirdiği ve ticari temsilci kadar geniş yetkileri olmayan kişiye ticari vekil denir (TBK.m.551). Ticari temsilci tacirin yapabileceği her türlü işlemi yapabilirken, ticari vekil sadece işletmenin olağan işlerini yapmakla yetkilidir. Ticari vekilin atanması, temsil yetkisinin kapsamı ve sınırları ticari temsilci gibi şekle tabi değildir. Bu yüzden ticari vekilin yapabileceği işlemlerin sınırlarını belirlemek zor

¹⁶⁸ Oğuzman/Öz, C.1, s.250; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.198; Eren, s.449; Reisoğlu, s.159; Kılıçoğlu, A, s.247; Kocayusufpaşaoğlu/ Hatemi/Serozan/Arpacı, C.1, s.721; Nomer, s.109; Ayan, s.217; Antalya, s.400; Eriş, M, s.34; Akkurt, s.125.

olabilir. Ancak dürüstlük kuralı gereği ticari vekilin, taşıyıcı adına üçüncü kişilerle yapacağı işlemlerde temsil yetkisini belgelendirebilir.

Ticari vekilin temsil yetkisi, taşıyıcının işletmesinin olağan işleriyle sınırlıdır. Taşıyıcının işletmesinin büyüklüğü, türü, ticari ve yerel örf adetler, ticari vekilin yeri ve durumu ile işlemin türü ve değeri dikkate alınarak ticari vekilin temsil yetkisi belirlenir. Ticari vekil yolcu bileti kesme ve bedelini tahsil etme, koltuk rezervasyonu yapma gibi işlemleri yapabilir. Ticari vekilin taşıyıcı sıfatını kazanması mümkün değildir.

C. Taşıma Acentesi

Sürekli olarak belirli bir bölgede, taşıyıcıdan bağımsız bir şekilde, bir sözleşmeye dayanarak, taşıyıcı ile yolcu arasında sözleşme yapmayı ya da sözleşmenin kurulmasına aracılık etmeyi meslek haline getirmiş, taşıyıcıya yardımcı olan gerçek veya tüzel kişiye acente denir (TTK.m.102). Sözleşme düzenleyip taşıyıcı adına imzalayan acenteye, sözleşmeci acente; sözleşmenin kurulmasına aracılık eden acenteye ise, aracı acente denir¹⁶⁹.

Mevzuatımızda “Seyahat Acenteleri” olarak adlandırılan kurum, kâr amacı ile turistlere turizm ile ilgili bilgiler vermeye, paket turları ve turları oluşturmaya, turizm amaçlı konaklama, ulaştırma, gezi, spor ve eğlence hizmetlerini görmeye yetkili olan, oluşturduğu ürünü kendi veya diğer seyahat acenteleri vasıtasıyla pazarlayabilen ticarî kuruluştur (1618 Sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu, m.1). Bu kanundaki düzenlemeye göre seyahat acentesi, taşıyıcıyı değil yolcu temsil etmektedir. Seyahat acentelerinin aracılık ettiği taşıma hizmetinden kaynaklanan bir zarardan seyahat acenteleri, taşıyıcılarla birlikte müştereken ve müteselsilen sorumludur¹⁷⁰.

Sözleşmeci acentenin geçerli bir şekilde kurulması için yazılı yetki verilir ve ticaret siciline tescil ve ilan edilir (TTK.m.107). Böylece taşıyıcı, acentenin kendi adına aracılık ettiği sözleşmelerle bağlıdır¹⁷¹. Acenteye sözleşme yapma konusunda

¹⁶⁹ Poroy/Yasaman, s.244; Arkan, s.198; Karahan, s.362-363; Ülgen, Uluslararası, s.14; Zeyneloğlu, s.70; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.171; Can, Karayolu, s.25; Ayhan/Özdamar/Çağlar, s.403; Or, s.27; Seven, s.32; Eriş, M, s.46; Erdem, E, s.90-91.

¹⁷⁰ Özdemir, s.10; Çelik, s.19 Can, Karayolu, s.61; Or, s.30; Eriş, M, s.49.

¹⁷¹ Zeyneloğlu, s.70; Türkel, Doğu Taylan: Müvekkile İzafe Acenteye Karşı Açılan Davalarda Hukuki Dinlenilme Hakkıyla Bağlantılı Sorunlar, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.1, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s.1113; Arkan, s.202; Ayhan/Özdamar/Çağlar, s.401; Seven, s.33.

yetki verilmez veya verilen yetki geçersizse, acente bu yetkisizliğe rağmen aracılık faaliyetinde bulunduğu anda, taşıyıcı bu sözleşmelerle bağlı olmadığını derhal sözleşme yapılan yolculara bildirmelidir. Aksi takdirde taşıyıcının, acentenin yolcularla yapmış olduğu bu sözleşmelere icazet verdiği kabul edilir (TTK.m.108). Eğer taşıyıcı böyle bir durumda icazet vermediğini açık bir şekilde belirtirse, acente yolcuya karşı sorumlu olur. Bu sorumluluk acenteye taşıyıcı sıfatını kazandırır (TTK.m.108).

Acente, taşıyıcı adına aracılık ettiği sözleşmelerden dolayı taşıyıcıyı temsilen dava açabilir ya da davalı olarak taşıyıcıyı temsil edebilir (TTK.m.105/III)¹⁷². Bu davalarda sadece taşıyıcılar taraf sıfatına sahip olduğu için, davanın hüküm ve sonuçlarına taşıyıcılar katlanır¹⁷³. Buna karşılık Karayolu Taşıma Kanunu gereğince acente, taşıyıcıyı temsilen yapmış olduğu hukuki işlemlerden dolayı taşıyıcı ile birlikte müştereken ve müteselsilen sorumludur. Dolayısıyla Karayolu Taşıma Kanunu'nun 9. maddesi gereğince, taşıyıcı ile birlikte acenteye dava açılır. Bu hüküm Türk Ticaret Kanunu'nun 105. maddesinin üçüncü fıkrasına bir istisna teşkil eder.

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 9. maddesindeki bu düzenlemeyle acentenin, kendi fiillerinden dolayı mı yoksa taşıyıcının fiillerinden dolayı mı taşıyıcı ile birlikte müşterek ve müteselsil sorumlu olduğu net olarak anlaşılamamaktadır. Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun hükümlerine göre, yolcular tüketici sıfatına sahip olduğu için, kanunun 51. maddesi gereğince, taşıyıcının sözleşmeyi gereği gibi ifa edememesinden dolayı acente de taşıyıcı ile birlikte sorumludur¹⁷⁴. Bu kanuna göre acente ulaştırma, konaklama ve bunların dışında olan turizm hizmetlerini tüketici sıfatıyla yolcuya sağlar. Ancak acente ile taşıyıcı sözleşme kapsamındaki ulaştırma hizmetinin kötü ifasından dolayı müteselsil sorumludur. Örneğin ulaştırma hizmeti kapsamında yolcunun zamanında taşınmaması, kalkış ve varış sürelerine uyulmaması gibi hizmetlerden dolayı birlikte müteselsil sorumludur. Buna karşılık taşıyıcının

¹⁷² **Poroy/Yasaman**, s.246; **Arkan**, s.217; **Karahan**, s.372; **Ülgen**, Uluslararası, s.15; **Zeyneloğlu**, s.71; **Ayhan/Özdamar/Çağlar**, s.406; **Seven**, s.33; **Erdem**, E, s.94; Davayı takip yetkisi acente sözleşmesine ilişkin olmalıdır. Acente sözleşmesi yoksa ya da sözleşme dışı bir hukuki sebebe dayanılarak açılan davaları hâkimin usulden reddetmesi gerekir (**Türkel**, s.1115-1117).

¹⁷³ **Poroy/Yasaman**, s.246; **Arkan**, s.219; **Karahan**, s.373; **Zeyneloğlu**, s.73; **Türkel**, s.1106; **Ayhan/Özdamar/Çağlar**, s.406; **Seven**, s.33.

¹⁷⁴ **Seven**, s.33; Acente'nin taşıyıcı ile birlikte müteselsil sorumlu olmasının yanlış olduğu ve böyle bir hükmün Karayolu Taşıma Kanunu'nda yer almaması gerektiği yönündeki görüş için bkz. (**Ünan**, Taşıma Kanunu, s.387).

yolcuya karşı verdiği bedensel zararlardan ya da ölümünden dolayı taşıyıcı ile acente müteselsil sorumlu değildir; taşıyıcı tek başına sorumludur¹⁷⁵.

D. Simsar

Bir sözleşme ilişkisi çerçevesinde taşıyıcı ile yolcu arasında bir sözleşmenin düzenlenmesine ve kurulmasına ücret karşılığında imkân sağlayan ve bu işi meslek edinen bağımsız tacir yardımcısıdır¹⁷⁶. Taşıma işleri tellalı iki şekilde hareket edebilir: Bunlardan birincisi tarafları sözleşme yapmak amacıyla bir araya getirir ve sonra aradan çekilir. Taşıma işleri tellalının bu haline, fırsat gösterici tellal denir. İkincisiyse, taşıma işleri tellalı sözleşmenin taraflarını bir araya getirir ve sözleşmenin geçerli bir şekilde kurulması için emek ve çaba sarf eder. Bu duruma da, aracı tellal denir¹⁷⁷.

Eski Türk Ticaret Kanunu'nun 101. maddesindeki bordro düzenleme yükümlülüğüne göre simsar, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olarak taşıyıcı sıfatını kazanabiliyordu. Türk Ticaret Kanunu'nda simsara ilişkin düzenlemeler bulunmamasına rağmen; Türk Borçlar Kanunu'nda simsara ait hükümler yer almaktadır. Türk Borçlar Kanunu'nda bordro düzenleme yükümlülüğü düzenlenmediği için, simsarın taşıyıcı olması mümkün değildir¹⁷⁸.

VI. SÖZLEŞMENİN SONA ERMESİ

Karayolu taşıma sözleşmesinin sona ermesine ilişkin Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği'nde herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 36. maddesinde geçen "Bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde, (6762 Mülga) 6102¹⁷⁹ sayılı Türk Ticaret Kanunu, 2918 sayılı Karayolları

¹⁷⁵ Eriş, M, s.49.

¹⁷⁶ Poroy/Yasaman, s.281; Arkan, s.188; Karahan, s.384; Ülgen, Uluslararası, s.14; Zeyneloğlu, s.68; Ayhan/Özdamar/Çağlar, s.385; Seven, s.32.

¹⁷⁷ Arkan, s.190; Karahan, s.385; Battal, s.113.

¹⁷⁸ Arkan, Sabih: Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme, AÜHFD, C.40, Sayı 1-4, 1988, (Aracılık Faaliyeti), s.314.

¹⁷⁹ Karayolu Taşıma Kanunu'nun yürürlüğe girdiği tarihte 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu yürürlükteydi. Ancak bu kanun 1/7/2012 tarihinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle mülga olmuştur (TTK.m.1533). 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunu'nun 7. maddesindeki "Bu Kanunun ve Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesiyle, 6762 sayılı Kanunun yürürlükten kaldırılan veya değiştirilen maddelerine diğer mevzuat tarafından yapılmış bulunan yollamalar, Türk Ticaret Kanununda o maddeleri karşılayan hükümler varsa onlara yapılmış sayılır." hüküm gereğince, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun hükümleri Karayolu Taşıma Kanunu'na uygulanır. Dolayısıyla 1/7/2012 tarihinden itibaren Karayolu Taşıma Kanunu'nun 36. maddesindeki mülga 6762 sayılı Türk

Trafik Kanunu, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ve diğer ilgili mevzuat hükümleri uygulanır” hükmü uyarınca Türk Ticaret Kanunu ve Türk Borçlar Kanunu hükümlerine başvurulur.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi taşımanın gereği gibi ifa edilmesi¹⁸⁰, sözleşmenin yapılmasından sonraki kusursuz ifa imkânsızlığı, ikale, takas, tecdit, yolcu veya taşıyıcının fesih bildirimini veya sözleşmeden dönülmesi hallerinde sona erer¹⁸¹.

Türk Ticaret Kanunu’nda taşıma sözleşmesinin fesih yoluyla sona ereceği bazı haller düzenlenmiştir. Örneğin eşya taşıma sözleşmelerinde gönderen (m.865) ve taşıyıcı (m.867) tarafından fesih, navlun sözleşmesinde yüklemenin hiç yapılmaması (m.1159), eksik yapılması (m.1160) sebebiyle fesih, taraflara fesih hakkı tanınan özel durumlar (m.1218), kırkambar sözleşmesinin feshi (m.1164) hallerinde taşıma sözleşmesi sona erer. Ancak verilen örneklere bakıldığında, hiçbiri karayolu yolcu taşıma sözleşmesine uygulanamaz¹⁸².

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra seyahat ölüm, hastalık veya bunun gibi bir mücbir sebep dolayısıyla yapılamazsa, sözleşme, taraflardan hiçbirine tazmin yükümlülüğü doğurmaksızın kendiliğinden sona erer (TTK.m.907/a). Seyahat taşıyıcı ve yolcudan kaynaklanmayan bir sebepten dolayı yapılamazsa, sözleşme yine kendiliğinden sona erer (TTK.m.907/b). Bazı durumlarda taşıyıcı yolcuya başka bir seferle seyahat imkânı sağlaması gerekir ve başka bir seferde seyahat etme imkânı sunamazsa, yolcu sözleşmeyi feshedebilir (TTK.m.907/d). Bazen seyahat zorunlu sebeplerden dolayı yapılamaz (TTK.m.910) bazen de seyahat duraklar ve seyahat edilemezse (TTK.m.911), yolcu fesih hakkını kullanabilir¹⁸³.

Seyahat yolcunun katlanamayacağı derecede gecikmişse, yolcu sözleşmeden dönme hakkına sahiptir (TTK.m.908). Yolcunun sözleşmeden dönme hakkını

Ticaret Kanunu’na yapılan yollamanın 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na yapıldığını kabul etmek gerekir.

¹⁸⁰ **Erzurumluoğlu**, Erzan: Türk-İsviçre Borçlar Hukuku Sistemine Göre Borçluya Yüklenemeyen Nedenlerden Dolayı Edimin Yerine Getirilememesi, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Ankara 1970, s.3; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.257; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.758; **Eren**, s.906; **Kılıçoğlu**, A, s.542; **Hatemi/Gökyayla**, s.311; **Ayan**, s.345; **Can**, Navlun, s.3; **Eriş**, M, s.167.

¹⁸¹ **Von Tuhr**, s.633; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.551; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.984; **Eren**, s.1257; **Kılıçoğlu**, A, s.841; **Reisoğlu**, s.404; **Nomer**, s.315; **Hatemi/Gökyayla**, s.311; **Ayan**, s.397; **Can**, Navlun, s.4-5; **Eriş**, M, s.166.

¹⁸² **Eriş**, M, s.168.

¹⁸³ **Can**, Navlun, s.6-7.

kullanmasıyla, sözleşme geriye etkili olarak sona erer. Taşıyıcının seyahat sırasında daha önceden belirlenmiş rotasının dışına haklı bir neden olmaksızın çıkması halinde, yolcu sözleşmeyi feshedebilir (TTK.m.909). Fesih halinde ise ileriye etkili olarak sözleşme sona erer.

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE

TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

I. GENEL OLARAK

Sorumluluk, taşıyıcının yolcuya karşı sorumlu olduğu bir borcunun ihlalinden doğan, yolcunun malvarlığında veya manevi dünyasında bir zararın meydana gelmesine neden olan ve taşıyıcı tarafından tazmin yükümlülüğü doğuran hukuki bir kavramdır. Taşıyıcının sorumluluğu ya sözleşmeye ya da sözleşme dışı bir borç kaynağına dayanır. Sözleşmeye dayanan sorumluluk, sözleşmesel sorumluluk olarak adlandırılırken; sözleşme dışı sorumluluk ise kanun, haksız fiil ve sebepsiz zenginleşmeden doğan sorumluluk olarak adlandırılmaktadır¹⁸⁴. Ayrıca sorumluluk –ile sorumluluk ve –den sorumluluk olmak üzere ikiye ayrılır. –İle sorumluluk, taşıyıcının bir borcunu ihlal etmesi sonucunda meydana gelen zarardan sınırlı veya sınırsız olarak sorumlu olmasını ifade eder¹⁸⁵. Taşıma hukukunda geçerli olan bir başka sorumluluk da –den sorumluluktur. –Den sorumluluk halinde ise, taşıyıcı ya kusurlu ya da kusursuz sorumlu olur¹⁸⁶.

Taşıma hukukunun kendine has yapısından dolayı taşıyıcının sorumluluğu, genel sorumluluk hükümlerinden farklı bir şekilde düzenlenmiştir. Taşıyıcının

¹⁸⁴ **Von Tuhr**, s.43; **Çeliktaş**, Demet: 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Karınca Matbaacılık, İzmir 1987, s.5; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.17; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.19; **Eren**, s.490; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.26; **Nomer**, s.19; **Memiş**, Tekin: Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortasında Sigortacının Sorumluluğunun Niteliği ve Sebepsiz Zenginleşme, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XX, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2004, s.77; **Yavuz**, Cevdet: Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'na Göre "Kusursuz Sorumluluk" Halleri ve İlkeleri, MÜHF-HAD, C.14, S.4, 2008, s.30; **Ayan**, s.71; **Sözer**, s.199; **Karabağ**, s.826; **Şahin**, Ayşenur: Vücut Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Zarar ve Tazmini, GÜHFD, C.15, S.2, 2011, s.126; **Hatemi/Gökyayla**, s.113; **Antalya**, s.413.

¹⁸⁵ **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.21; **Eren**, s.84; **Reisoğlu**, s.37; **Kılıçoğlu**, A, s.31; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.27; **Ünan**, Samim: İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko, Beta Yayınevi, İstanbul 1998, (İsteğe Bağlı), s.11; **Gençtürk**, s.201; **Antalya**, O. Gökhan: Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler, MÜHF-HAD, C.14, S.4, 2008, (Sorumluluk), s.63; **Ayan**, s.70; **Sözer**, s.198; **Karabağ**, s.828; **Adıgüzel**, s.43; **Antalya**, s.48; **Bozkurt**, s.102.

¹⁸⁶ **Çeliktaş**, s.6; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.21; **Eren**, s.84; **Kılıçoğlu**, A, s.31; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.26; **Nomer**, s.19; **Ünan**, İsteğe Bağlı, s.11; **Memiş**, s.77; **Gençtürk**, s.201; **Antalya**, Sorumluluk, s.63; **Ayan**, s.70; **Sözer**, s.198; **Adıgüzel**, s.43; **Antalya**, s.48; **Bozkurt**, s.102.

karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan her bir borcu için, yolculara karşı ayrı bir sorumluluğu bulunur. Taşıma hukukunu düzenleyen kurallar irdelendiğinde, taşıyıcının bazı sorumlulukları taşıma hukuku kuralları içerisinde özel olarak düzenlenmiştir. Buna karşılık bazı sorumlulukları ise, taşıma hukuku kuralları içerisinde düzenlenmediği için, genel hükümler uygulama alanı bulur¹⁸⁷. Örneğin yolcunun ölümü ve bedensel zararlardan (TTK.m.914/II; KTŞK.m.17; KTK.m.85) ve bagaja karşı özen yükümlülüğünden doğan sorumluluk (TTK.m.912) özel olarak düzenlenmiştir. Buna karşılık taşıyıcının, sözleşmeyi gereği gibi ifa etmemesinden doğan sorumluluğuna genel hükümler (TBK.m.112) uygulanır.

II. YOLCUNUN ÖLÜMÜNDEN, BEDENSEL ZARARLARINDAN VE EŞYASININ ZARARA UĞRAMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK

A. Genel Olarak

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesine göre kalkış yerinden varma yerine kadar yolcuyla götürme yükümlülüğü altında olan taşıyıcı, seyahati ekonomik, seri, elverişli, güvenli¹⁸⁸ bir şekilde gerçekleştirmeli ve bunun için her türlü tedbiri almalıdır¹⁸⁹. Bu durumda taşıyıcı, seyahate çıkan taşıtın bakımı ve donanımıyla seyahatte ortaya çıkması muhtemel tehlikelere karşı tedbirli olmalı, taşıma faaliyetine ve araca ilişkin sigortaları yaptırmalı, seyahat esnasında yardımcı şahıs kullanması halinde yardımcı şahısların seçiminde özen göstermeli, yardımcı şahıslara eğitim verdirmeli, yolcuları bilgilendirmeli ve seyahatin güvenli bir şekilde yapılmasına ilişkin denetimleri yapmalıdır¹⁹⁰.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ve yolcuyla sağ salım götürme borcu altında olan taşıyıcı, kaza nedeniyle bu borcun ihlal edilmesi halinde, yolcunun ölümüne veya bedensel bir zarara uğramasına neden olur¹⁹¹. Taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanuna göre, yolcunun ölümünden ve uğradığı bedensel

¹⁸⁷ Ülgen, Hava Taşıma, s.154; Zeyneloğlu, s.289; Seven, s.103; Seven, Gönderilen, s.154; Aşçıoğlu, s.43.

¹⁸⁸ Yargıtay'ın bir kararına göre taşıyıcı, yolcuyla güvenli bir yerde indirmemesi halinde, meydana gelen zararlardan sorumludur. Hatta yolcunun araçtan inmesi, taşıyıcının bilgisi dışında olsa bile, taşıyıcı sorumludur. Zira taşıyıcı, yolcuların güvenliğini sağlamak için tüm tedbirleri alma yükümlülüğü altındadır. 11. HD. 23.1.1995, 6437/361 (Eriş, G, s.89).

¹⁸⁹ Seven, Yüke Özen Borcu, s.20; Çelik, s.83; Seven, s.129; Birinci Uzun, s.59; Bozkurt, s.110.

¹⁹⁰ Taşdelen, s.942; Çelik, s.84; Seven, s.129.

¹⁹¹ Seven, s.129.

zararlarından sorumludur (KTŞK.m.17). Bu taşıyıcılar duraklamalar dâhil olmak üzere tüm seyahat süresi boyunca bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da zarara uğramasından sorumludur. Seyahat süresi yolcunun kalkış noktasında taşıta bindiği anda başlar, varış noktasında taşıttan indiği anda sona erer.

Taşıyıcı, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesi gereğince yolcunun eşyasını seyahat boyunca korunma borcu altındadır. Yolcunun eşyasından kasıt, kaza nedeni ile taşıtta bulunan, zarara uğrayan ve ekonomik bir değeri olan her türlü maddi ve cismani varlıktır. Bu anlamda yolcunun eşyası, ya bagaj ya da kişisel eşya olabilir. Bagaj, yolcunun yanında getirdiği ve taşıyıcıya teslim ettiği eşyadır. Buna karşılık kişisel eşya ise, seyahat esnasında yolcunun yanında bulunan ve taşıyıcının zilyet olmadığı her türlü eşyadır. Taşıyıcı bu eşyaların bir kaza nedeniyle zarar görmesinden sorumludur¹⁹².

Hem şehirlerarası hem de uluslararası yolcu taşıyanlar Karayolu Taşıma Kanuna göre sorumludur (KTŞK.m.17). Buna karşılık şehir içi yolcu taşıyan taşıyıcıların bu kanuna göre sorumlu olup olmayacağı bu hükümde belirtilmemiştir. Karayolu Taşıma Kanunu'nun Kapsam başlıklı 2. maddesinde, şehir içi taşımalarının valiliklere ya da belediyelere bırakılıp bırakılmayacağına yönetmelikle düzenleneceği belirtilmiştir (m.2). Bu yönetmeliğe göre şehir içi taşımalar kapsam dışı bırakıldığı için, şehir içi yolcu taşıyanlar Karayolu Taşıma Kanuna göre sorumlu olmaz (KTŞY.m.2).

B. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

1. Genel Olarak

Taşıyıcının sorumluluğunun kaynağı sözleşmedir. Bu yüzden taşıyıcı, karayolu yolcu taşıma sözleşmesine aykırı kusurlu bir fiiliyle sözleşmeden kaynaklanan bir borcu ihlal edip yolcuyu zarara uğratmışsa, sorumlu olur¹⁹³. Bu sorumluluğun

¹⁹² Eriş, G, s.586; Seven, Yük ve Bagaj Ayrımı, s.1388; Orbay, s.145.

¹⁹³ Özdemir, s.19; Erdoğan, s.494; Demirkıran, H. Murat: Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s.900; Çelik, s.77; Sözer, s.201; Seven, s.104; Eriş, M, s.119; Bozkurt, s.105; Akkurt, s.210; Taşıyıcının sorumluluğunun kaynağının sözleşmeye mi yoksa sözleşme dışı sorumluluğa mı dayandığının belirsiz olduğu ve böyle bir sorumluluğun Türk Ticaret Kanunu ile Karayolları Trafik Kanunu'nda olmasına rağmen Karayolu Taşıma Kanunu'nda düzenlenmiş olmasının gereksiz olduğu yönündeki eleştiriler için bkz. (Ünan, Taşıma Kanunu, s.394-395).

temelinde, kural olarak kusur sorumluluğu yatar. Taşıyıcı zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını ya da tüm önlem ve tedbirleri almış olsaydı dahi bu zararın meydana geleceğini ispatladığı takdirde, yolcuya karşı sorumlu olmaktan kurtulur (TBK.m.112 vd.). İstisnai olarak bazı durumlarda ise, taşıyıcı kusursuz sorumludur. Taşıyıcının sebep olma ilkesine göre sorumlu tutulmasından ve menfaatler dengesinin korunmasından dolayı, taşıyıcıya daha ağır bir külfet getirerek sorumluluğu ağırlaştırılmıştır¹⁹⁴.

Taşıyıcı ya kusur sorumluluğuna ya da kusursuz sorumluluğa göre sorumlu olur. Taşıyıcının kusurlu bir davranışı sonucu bir zarar meydana gelirse, kusur sorumluluğuna gidilir. Taşıyıcının kusur sorumluluğunun bir diğer haliyse, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur. Taşıyıcının buradaki sorumluluktan kurtulabilmesi için, sübjektif olarak kusurunun bulunmadığını ispatlaması yetmez; objektif olarak kusursuz olduğunu ispatlaması gerekir¹⁹⁵.

Kusursuz (objektif) sorumlulukta taşıyıcı, kusur aranmaksızın sorumludur. Taşıyıcının kusursuz sorumluluğuna gidebilmek için, zarar, fiil ve fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağı şartlarının aranması ve ispat edilmesi gerekir. Kusursuz sorumlulukta taşıyıcının kusuru aranmaz ve kusurun ispat edilmesi gerekmez¹⁹⁶.

Kusursuz sorumluluk, olağan sebep ve tehlike sorumluluğu olmak üzere iki alt başlığa ayrılır. Olağan sebep sorumluluğunda, taşıyıcı kusuru bulunmaksızın kanunen sorumludur. Ancak bu sorumluluktan kurtulmak için, taşıyıcı bazı kurtuluş karinelerinden yararlanabilir¹⁹⁷. İlliyet bağı kesen sebepler dışında başka bir kurtuluş karinesi getirilemeyen tehlike sorumluluğu ise, tehlikeli faaliyetin icra edilmesinden dolayı, üçüncü kişilerin can ve malvarlığında bir zararın meydana gelmesi halinde, bu zararın karşılanması düşüncesine dayanır¹⁹⁸.

Sorumluluk türlerinin birbirleriyle yarışması veya birleşmesi mümkün olabileceği gibi, bazı hallerde de tekliği söz konusu olabilir. Türk Borçlar Kanunu'na göre bir kişinin sorumluluğu, birden çok sebebe dayandırılabiliriyorsa hâkim, zarar

¹⁹⁴ **Erdoğan**, s.495.

¹⁹⁵ **Çelik**, s.79; **Sözer**, s.203; **Seven**, s.104; **Bozkurt**, s.106; **Akkurt**, s.211.

¹⁹⁶ **Özdemir**, s.20.

¹⁹⁷ **Çelikaş**, s.8; **Erdoğan**, s.495; **Seven**, s.104; **Eriş**, M, s.120; **Yavuz**, s.40; **Antalya**, Sorumluluk, s.70.

¹⁹⁸ **Çelikaş**, s.8; **Özdemir**, s.20; **İşgüzar**, Hasan: Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu, Ankara 2003, s.28; **Seven**, s.104; **Yavuz**, s.43; **Antalya**, Sorumluluk, s.72; **Aşçıoğlu**, s.80.

gören aksini istemiş olmadıkça veya kanunda aksi öngörülmedikçe, zarar görene en iyi giderim imkânı sağlayan sorumluluk sebebine göre karar verir (m.60). Tehlike sorumluluğunun bulunduğu hallerde tazminat isteyen taraf aksini talep etmediği müddetçe, diğer sorumluluk türleri somut olaya hâkim tarafından uygulanmaz; sadece tehlike sorumluluğu uygulanır. Bir başka ifadeyle taşıyıcı bir zarardan dolayı hem tehlike esasına hem de kusur esasına dayalı olarak sorumlu olursa, tehlike esasına dayalı sorumluluk kural olarak somut olaya uygulanır¹⁹⁹.

2. Tehlike Sorumluluğu

En ağır kusursuz sorumluluk hali olan tehlike sorumluluğu, ağırlaştırılmış sebep sorumluluğu olarak da bilinir. Tehlike sorumluluğunun temelinde risk sorumluluğu yatar ve bu sorumlulukta kusurun yerini zarar doğuran tehlikeli faaliyet alır²⁰⁰. 818 sayılı Borçlar Kanunu döneminde tehlike sorumluluğunun uygulama alanı, her bir sorumluluk içerisinde özel düzenlemeler ile belirlenmekteydi. Karayolu Taşıma Kanunu'na göre yolcunun ölümünden, bedensel zararlarından ve eşyasının zarara uğramasından doğan sorumluluk, Türk hukukunda yer alan tehlike sorumluluklarından biridir²⁰¹.

Mevzuatımızda tehlike sorumluluğunun düzenleyen hükümler az sayıda ve yetersizdir. Tehlike sorumluluğu olmasına rağmen yasal düzenleme altına alınmayan

¹⁹⁹ **Ünan**, Taşıma Kanunu, s.394; **Reisoğlu**, s.392; **Çelik**, s.80; **Aşcıoğlu**, s.210; **Yılmaz**, Zekeriya: Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 3. Bası, Ankara 2014, s.20.

²⁰⁰ **Eren**, Fikret: Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları, AÜHFD, C.39, S.1, 1987, (Motorlu Araç), s.160; **Çeliktaş**, s.9; **Havutçu/Gökyayla**, s.29; **Eren**, s.669; **Reisoğlu**, s.197; **Kılıçoğlu**, A, s.369; **Nomer**, s.150; **Tiftik**, Mustafa: Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, 2. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2005, s.23; **Erdoğan**, s.495; **Antalya**, Sorumluluk, s.72; **Üçışık**, Güzin: Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara 2009, s.127; **Antalya**, s.654; **Yücel**, Özge: Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2014, s.47.

²⁰¹ **Tandoğan**, Halûk: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Turhan Kitapevi, Ankara 1981, s.26; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.499; **Eren**, s.667; **Tiftik**, s.33-34; **Büyüksağış**, Erdem: Tehlike Esasına Dayanan Genel Sorumluluk Kuralı Üzerine Eleştirel Değerlendirmeler, DEÜHFD, C.8, S.1, 2006, s.2; **Erdoğan**, s.496; **Antalya**, Sorumluluk, s.73; **Üçışık**, s.132; **Yılmaz**, Süleyman: Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler, AÜHFD, C.59, S.3, 2010, s.559; **Ayan**, s.280; **Antalya**, s.655; **Üçışık**, s.127; **Eriş**, M, s.120; **Akkayan Yıldırım**, Ayça: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu, İÜHFM, C.70, S.1, 2012, s.204; **Akartepe**, Alpaslan: Türk Borçlar Kanunu'nun Haksız Fiilden Doğan Borç İlişkileri Alanında Getirdiği Yenilikler ve Değişiklikler, EÜHFD, C.16, S.1-2, 2012, s.168 dn:20; **Yücel**, s.72-80; **Akkurt**, s.312.

sorumluluklar, yasal olarak düzenlenen diğer tehlike sorumluluklarına kıyas yoluyla uygulanamaz²⁰². Kanun yapılmasının zorluğu da nazara alındığında, benzer faaliyetler için bazı sorumluların tehlike sorumluluğuna tabi olması, diğerlerinin tabi olmaması hakkaniyete aykırı sonuç doğurur²⁰³. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda, böyle sonuçların önüne geçebilmek amacıyla tehlike sorumluluğuna ilişkin genel hüküm getirilmiştir (TBK.m.71)²⁰⁴. Taşıyıcının Karayolu Taşıma Kanunu'ndan doğan sorumluluğu özel olarak düzenlenmiş ve tehlike esasına dayandırılmıştır.

Tehlike sorumluluğunun temelinde, taşıyıcının işletmesinin faaliyetinin sık sık tekrarlayan ağır, tehlikeli ve ciddi zararlara neden olması yatar²⁰⁵; buna karşılık sadece faaliyetin ağır, tehlikeli ve ciddi zararlara neden olması sorumluluğun meydana gelmesine neden olmaz. Önemli ölçüde tehlike arz eden işletme kavramıyla tehlikeli işletmelerin yanı sıra “tehlikeli kuruluş, araç ve diğer tehlike arz eden nesnelerin” varlığı da tehlike sorumluluğunun doğumuna yol açtığı için, karayolunda kullanılan taşıtlarla taşıma faaliyetinde bulunan taşıyıcıların faaliyeti de tehlikeli araç olarak kabul edilir²⁰⁶. Taşıyıcının, taşıtıyla taşıma borcunu ifa ederken herhangi bir kazayla karşılaşması taşıma faaliyetinin karakteristik bir riski olduğu için, tehlike sorumluluğu söz konusudur²⁰⁷. Taşıyıcı bu işletmeyi hâkimiyeti altında tutmasından ve

²⁰² **Nomer**, s.150; **Tiftik**, s.69; **Üçışık**, s.138; **Yılmaz**, S, s.552; **Uluslan**, İlhan: Türk Borçlar Kanununda Yer Alan Genel Tehlike Sorumluluğu Kuralına İlişkin Birkaç Tespit ve Hukuk Düzeni Tarafından Faaliyetine İzin Verilmiş Önemli Ölçüde Tehlike Arz Eden İşletmelerin Yol Açtığı Zararların Uygun Bir Bedelle Denkleştirilmesi Sorunu, Yaşar Üniversitesi Dergisi, İzmir 2013, C.8, S. Özel, s.2901; **Yücel**, s.87.

²⁰³ **Tiftik**, s.17; **Yavuz**, s.47; **Yılmaz**, S, s.553; **Erdem**, Mehmet: Türk Borçlar Kanunu Uyarınca Tehlike Sorumluluğu, Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, İstanbul 2011, s.217; **Akkayan**, s.205.

²⁰⁴ Türk Borçlar Kanunu'nun gerekçesine göre, İsviçre Borçlar Hukuku'nda, tehlike sorumluluğu birçok özel kanunda düzenlenmiştir. Türk Hukuku'nda ise, tehlike sorumluluğuna ilişkin mevcut olan yasal düzenlemeler yetersizdir. Bu madde ile tehlike sorumluluğunun genel ilke olarak belirtilmesi, sorunların çözümü açısından uygun görülmüştür. Kusursuz sorumluluk hâlleri ile ilgili sistematik bütünlüğün sağlanması ve özel kanunî düzenleme yapılması beklenmeksizin, gerektiğinde mahkeme kararlarıyla, tehlike sorumluluğunun kabulünün mümkün kılınması amaçlanmıştır.

²⁰⁵ **Çeliktaş**, s.10; **Havutçu/Gökyayla**, s.29; **Reisoğlu**, s.198; **Kılıçoğlu**, A, s.370; **Nomer**, s.151; **Tiftik**, s.32; **Büyüksağış**, s.5; **Yavuz**, s.45; **Yılmaz**, S, s.560; **Erdem**, M, s.222; **Ayan**, s.280; **Antalya**, s.654; **Üçışık**, s.127; **Akkayan**, s.205; **Akarteppe**, s.169; **Yücel**, s.119-132; **Akkurt**, s.309.

²⁰⁶ **Çeliktaş**, s.9; **Havutçu/Gökyayla**, s.30; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.193; **Eren**, s.501; **Erdoğan**, s.496; **Antalya**, Sorumluluk, s.80; **Uluslan**, s.2899.

²⁰⁷ **Oğuzman/Öz**, C.2, s.192; **Özdemir**, s.20; **Büyüksağış**, s.6; **Erdem**, M, s.225.

nimetlerinden faydalandığı için külfetlerine katlanması gerektiğinden dolayı sorumludur²⁰⁸.

C. Ölüm ile Bedensel Zararlardan ve Eşyanın Zarara Uğramasından Dolayı Sorumlu Olunan Zaman Dilimi

Yolcu, tüm seyahat boyunca taşıyıcının hâkimiyeti altındadır. Taşıma hukuku açısından hâkimiyet, taşıyıcının yolcu üzerindeki bağımsız ve sınırsız iradesiyle yolcuya talimat vermeyi ve yolcuyu yönetmeyi ifade eder. Taşıyıcının seyahat boyunca bu hâkimiyetinden kaynaklı olarak yolcu, taşımanın iç düzenine ilişkin emir ve talimatlara uyma borcu altındadır.

Seyahat boyunca yolcu üzerinde hâkimiyet kurulmasının sonucu olarak taşıyıcı, yolcunun başına gelen zararlardan sorumludur. Yolcu, taşıta bindiği andan itibaren taşıyıcının hâkimiyet alanına girer. Böylelikle yolcu taşıta bindiği andan itibaren taşıyıcı, yolcunun başına gelebilme ihtimali bulunan her türlü zarardan sorumlu olur²⁰⁹. Bu sorumluluk yolcunun taşıttan inmesiyle son bulur.

Yolcunun eşyasını koruma borcunun ne zaman başlayacağı ne zaman biteceğini tespit etmek için yolcunun eşyasının niteliği önem taşır. Yolcunun eşyası bagaj niteliğinde ise, bagajı teslim ettiği anda başlar ve teslim aldığı anda da sona erer. Buna karşılık yolcunun eşyası kişisel eşya niteliğinde ise, yolcunun taşıta bindiği anda başlar ve indiği anda son bulur.

Taşıyıcının sorumluluğunun kapsamını tespit etmek için önem taşıyan hâkimiyet alanı ilkesinin, zaman ve mekân bakımından geniş tutulması gerekir²¹⁰. Ancak duraklamalarda ve mola yerlerinde taşıyıcının hâkimiyet alanının etkisi zayıflar. Taşıyıcının duraklama ve mola yerlerinde sorumlu olması için, zarar ile fiil arasında uygun illiyet bağının olması şarttır

Taşıyıcının sorumluluğu tüm seyahat süresi boyunca devam eder ve yolcu taşıttan indiği anda, yani taşıyıcının hâkimiyet alanından çıktığı anda sona erer²¹¹. Bir

²⁰⁸ Çeliktaş, s.11; Özdemir, s.20; Havutçu/Gökyayla, s.31; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.498; Nomer, s.151; Tiftik, s.29; Antalya, Sorumluluk, s.74; Yılmaz, S, s.571; Hatemi/Gökyayla, s.143; Akkayan, s.211; Yücel, s.46; Akkurt, s.310.

²⁰⁹ Ülgen, Hava Taşıma, s.161; Kırman, s.69; Ünan, Taşıma Kanunu, s.394; Seven, s.129; Aşçıoğlu, s.208.

²¹⁰ Çelik, s.83; Önder, s.218; Eriş, M, s.113; Birinci Uzun, s.66.

²¹¹ Önder, Atina, s.1550; Seven, s.129.

başka ifadeyle taşıyıcı tüm seyahat süresi boyunca meydana gelmesi muhtemel zararları öngörmeli ve zararın ortaya çıkmasını engelleyen tüm tedbirleri almalıdır. Taşıyıcı, yolcuyu taşıma borcunu ifa ettiği taşıta götürmesi için, servis gibi yardımcı bir taşıttan faydalanırsa, taşıyıcının sorumluluğu yolcunun bu servis aracına binmesiyle başlar.

Bazı durumlarda taşıyıcılar, yolcuların kalkış yerine gelmesi veya varma yerinden ayrılması için yardımcı taşıt veya servis kullanırlar. İşte böyle durumlarda dahi taşıyıcı, yolcunun başına gelebilen her türlü zarardan sorumlu olur. Yolcuların taşıyıcıya ait bekleme salonlarında yolculuk saatini beklerken bir zarara uğramaları halinde, taşıyıcı şartlarını taşıyorsa haksız fiil hükümlerine göre sorumlu olur²¹². Zira yolcu, bekleme salonunda taşıyıcının tam olarak hâkimiyet sahasına girmez. Bekleme salonlarında yolcunun bu şekilde özgürce hareket etme imkânı bulunduğu için, taşıyıcının taşıma hukuku kurallarına göre sorumlu olması hakkaniyete aykırı düşer.

D. Sorumluluğun Şartları

Taşıyıcının sağ salim götürme ve eşyayı koruma borcunun ihlalinden kaynaklanan sorumluluğun doğması için, kazaya neden olan fiil, yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğraması ve kaza ile zarar arasında illiyet bağının bulunması şartları aranır. Taşıyıcının sorumluluğu tehlike esasına dayalı objektif (kusursuz) sorumluluk hali olduğu için, kusur şartı aranmaz²¹³.

1. Fiil

Taşıyıcının sorumlu olduğu fiil, hukuka aykırı bir davranış olmalıdır. Hukuka aykırı davranış, kişinin yapmakla yükümlü olduğu bir şeyi yapmaması ya da yapmaması gereken bir şeyi yapması şeklinde ortaya çıkar. Fiil, insan iradesinin ürünüdür ve dış dünyada vücut bulan iradi davranıştır. Bu davranış kasta

²¹² Önder, s.218.

²¹³ Zeyneloğlu, s.229; Çelik, s.78; Yılmaz, Zekeriya: Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 3. Bası, Ankara 2014, s.23; Trafik kazası neticesi yaralanan yolcu, taşıyıcının kusurunu ispat etmesine gerek yoktur. 11. HD. 24.10.1979, 4952/4936 (Eriş, G, s.609).

dayanabileceği gibi ihmale de dayanabilir. Herhangi bir kusur bulunmayan fiil de taşıyıcının sorumluluğuna yol açar²¹⁴.

İnsan iradesine sonuç bağlayan fiil, yapma veya yapmama şeklinde ortaya çıkar. Bir başka deyişle fiil, bazen bir harekette bulunarak hukuka aykırı bir sonucun doğmasına sebebiyet verme şeklinde gerçekleşeceği gibi, bazen de harekette bulunma yükümlülüğü varken, hareketsiz kalarak hukuka aykırı bir sonucun gerçekleşmesine sebebiyet verme şeklinde gerçekleşebilir²¹⁵.

Taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal etmesinden dolayı sorumlu olabilmesi için, kazaya neden olan bir fiilin gerçekleşmesi gerekir. Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, taşıyıcı ve yardımcılarının kazaya sebebiyet veren herhangi bir fiilin bulunması yeterlidir. Bu fiiller genellikle işletme, taşıyıcı ve yardımcı şahıslar ile yolculardan kaynaklanır.

a. Kaynağına Göre Fiil Türleri

aa. İşletme Faaliyetinden Kaynaklanan Fiiller

İşleten sıfatıyla taşıyıcı, yolcu taşımak maksadıyla kullandığı taşıtın işletilmesinden kaynaklı olarak tehlike esasına göre kusursuz sorumludur. Seyahate çıkan otobüsün yola uygun olmaması, teknik donanımının yetersiz olması, bakımının yapılmamış olması, teknik ve yardımcı personelin eksik veya yetersiz olması, seyahat boyunca çıkabilecek tehlikeleri karşılayabilecek durumda olmaması ve bu olası tehlikelere karşı seyahate çıkmadan önce yolcuların bilgilendirilmemiş olması, mola yerlerinin özensiz seçilmesi gibi nedenler işletme kaynaklı fiillerdir²¹⁶. Bu fiiller sonucunda taşıyıcı, yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal etmişse, meydana gelen zararları tazmin etmek zorundadır. Bir başka deyişle yolcu, hem Karayolları Trafik Kanunu'ndaki işletenin sorumluluğu hükümlerine gidebileceği gibi, hem de Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki taşıyıcının sorumluluğu hükümlerine gidebilir. Taşıyıcının bu fiilleri neticesinde bir zarar meydana gelmişse, yolcular taşıyıcıdan tazminat isteme

²¹⁴ Oğuzman/Öz, C.2, s.13; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.484; Eren, s.516; Reisoğlu, s.165; Kılıçoğlu, A, s.280; Ayan, s.230; Antalya, s.419.

²¹⁵ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.484; Eren, s.518; Nomer, s.114; Ayan, s.231; Antalya, s.420.

²¹⁶ Çelik, s.88; Akbulut, İbrahim: Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğu, Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası ve Garanti Fonu, Adalet Yayınevi, Ankara 2014, s.57.

hakkına sahiptir. Burada sorumlulukların yarışması, birleşmesi ya da tekliği gündeme gelebilir. Taşıyıcı işleten sıfatıyla Karayolları Trafik Kanunu ve taşıyıcı sıfatıyla Karayolu Taşıma Kanunu hükümlerine göre tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk hükümlerine göre sorumludur. Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki sorumlulukların yarışması halinde, her iki kanunda da tehlike sorumluluğu düzenlendiğinden teklik ilkesi geçerlidir²¹⁷.

Taşıtın teknik donanımının yeterli olmamasından veya teknik aksaklıklardan kaynaklı kazalardan dolayı meydana gelen zararlardan, taşıyıcı kusursuz olarak sorumludur. Teknik arızadan kaynaklı kazadan dolayı bir zarar meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz (KTŞK.m.18/II). Taşıtta meydana gelen teknik arıza, işletmeden kaynaklı bir fiildir. Bu nedenle zararın oluştuğu kaza teknik arızadan meydana geliyorsa, taşıyıcının göstermesi gereken özeni göstermediği ve tüm önlemleri almadığı anlamına gelir²¹⁸.

bb. Sürücü ve Yardımcı Kişilerden Kaynaklanan Fiiller

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıyıcı ve yolcudur. Ancak günümüzde birçok taşıyıcı, taşıma edimini ifa ederken yardımcı kişilerden destek alır. Taşıyıcı, taşıma ediminin ifası için yararlandığı yardımcı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur (TBK.m.116). Yolcunun ölümü ya da bedensel zarara uğraması, yardımcı ya da bağımsız kişilerin fiilinden kaynaklanırsa, yolcu, doğrudan doğruya daha güçlü konumda bulunan taşıyıcıya başvurabilir. Taşıma hukuku kuralları içerisinde böyle bir özel düzenleme bulunmasaydı, yolcu genel hükümler (TBK.m.116) uyarınca hem yardımcı kişilere hem de taşıyıcıya başvurabilme imkânına sahip olurdu²¹⁹.

²¹⁷ **Eren**, Motorlu Araç, s.161; **Havutçu/Gökyayla**, s.31; **Eren**, s.669; **Antalya**, s.665.

²¹⁸ **Taşdelen**, s.942; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.20; **Çelik**, s.91; **Akbulut**, s.58; Yolcu taşıyan motorlu taşıt, seyahate başlamadan önce özenle kontrol ve muayenesi yapılmalı, yolculuğa elverişli olmalıdır. Teknik arıza nedeniyle taşıyıcının sorumluluğu ne hafifler ne de sorumluluktan kurtulur. (11. HD. 18.12.1980, 5877/5917); Teknik arıza nedeniyle taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için, taşıtın gerektirdiği her türlü tadilat ve bakımın belirli periyotlarda yapılması gerekir. 11. HD. 9.3.1981, 1205/1016 (**Eriş**, G, s.308).

²¹⁹ **Reisoğlu**, s.365; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.98; **Çelik**, s.89; **Yılmaz**, Oğuz: CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, Güncel Yayınevi, İzmir 2008, s.34; **Or**, s.19; **Erdil**, s.43; **Seven**, Müteakip Taşıyıcı, s.872; **Kaya**, A, s.980; **Canbolat**, s.75; **Seven**, s.105; **Karan**, s.106; **Akbulut**, s.5619; HD. 7.6.1994, 7461/5816 (**Eriş**, G, s.80).

Taşıyıcının kendi adamı, belirli bir iş görme akdiyle taşıyıcıya bağlı, devamlı ya da geçici olarak taşıma işletmesi çerçevesinde tüm taşıma taahhüdünün ifasına yardım eden kişilerdir. Bu kişiler sürücü, yardımcı sürücü, servis sürücüsü, muavin, bilet satış personeli ve diğer hizmetlilerdir. Taşıyıcının kendi adamı, işletme sınırları içerisinde çalışan herkeştir²²⁰. Taşıma ediminin ifasına katılan herkes taşıyıcının kendi adamı statüsü içerisine girer. Ancak taşıyıcı, sadece taşıt içerisinde bulunan yardımcı şahısların fiillerinden dolayı yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal eder²²¹. Taşıyıcının taşıt dışında bulunan yardımcısının hatalı yönlendirmesi sonucu, yolcunun zarara uğraması halinde taşıyıcı sorumludur. Her ne kadar kazaya sebebiyet veren kişi, taşıtın dışında bulunan ve hatalı yönlendiren yardımcı olsa da, zarara neden olan fiili işleyen kişi taşıyıcının kendisi ya da şofördür. Bu anlamda taşıyıcının sorumluluğuna yol açan fiili gerçekleştiren kişi taşıt dışındaki yardımcı şahıs değil, araç içerisinde bulunan yardımcı şahıstır.

Yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlaline neden olan yardımcı şahsın fiili kazaya sebep olursa, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine göre taşıyıcıya başvurulur. Ancak arada bir kaza olmadan, yardımcı şahsın fiiliyle yolcu ölüm veya bedensel zarara uğrarsa, Karayolu Taşıma Kanuna göre değil; Türk Borçlar Kanunu'nun 116. maddesine göre taşıyıcıya başvurulur. Örneğin bir kaza nedeniyle yolcunun üzerine çay dökülerek doku bütünlüğü bozulursa, taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine göre sorumlu olur. Oysaki taşıma borcunun ifası esnasında yardımcı şahıs kaza olmaksızın yolcuya zarar verirse, taşıyıcı Türk Borçlar Kanunu'nun 116. maddesine göre sorumludur²²².

Taşıyıcının, yardımcıların fiilinden sorumlu tutulabilmesi için, yardımcılarıyla arasındaki ilişki rızai olmalıdır; ancak taşıyıcının bilgisi dışında yardımcı şahıs bulunuyorsa, taşıyıcının ek sorumluluğu gündeme gelir²²³. Zira taşıyıcı en yüksek dikkat ve özeni gösterme yükümlülüğü altında olduğu için, taşıtın sevk ve idaresinden,

²²⁰ **Von Tuhr**, s.591; **Eren**, Motorlu Araç, s.187; **Kırman**, s.108; **Havutçu/Gökyayla**, s.49; **Reisoğlu**, s.364; **Ülgener**, s.61; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.893; **Özdemir**, s.91; **Taşdelen**, s.953; **Yetiş**, s.15; **Çelik**, s.89; **Yılmaz**, O, s.35; **Or**, s.19; **Erdil**, s.40; **Kaya**, A, s.982; **Canbolat**, s.76; **Seven**, s.106; **Karan**, s.105; **Ateş**, **Hüseyin**: Motorlu Araç İşletenin Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibi ve İşletenin ve Teşebbüs Sahibinin Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler, İBD, C.85, S.4, 2011, (Teşebbüs Sahibi), s.100; **Orbay**, s.149 **Yetiş**, Zıya ve Hasar, s.77; **Erdem**, E, s.337; **Akkurt**, s.258.

²²¹ **Eren**, Motorlu Araç, s.187; **Seven**, s.106.

²²² **Von Tuhr**, s.592; **Reisoğlu**, s.365; **Canbolat**, s.75; **Erdem**, E, s.341.

²²³ **Havutçu/Gökyayla**, s.50; **Reisoğlu**, s.364; **Ateş**, Teşebbüs Sahibi, s.104.

korunmasından, yolcuların sağlıklı ve güvenli seyahat etmesinden kaynaklanan zararlardan sorumludur. Yardımcı şahısların fiilinden dolayı taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran tek şey, taşıyıcı ve yardımcılarının tüm yükümlülüklerini yerine getirmelerine ve hiç kusurları olmamasına rağmen; aracın çalınması ve gasp edilmesi halinde meydana gelen zararlardır²²⁴. Buna karşılık taşıyıcının, yardımcı şahısları seçerken gerekli tüm özen ve dikkati gösterdiğini ispat etmesi, sorumluluktan kurtulmasına neden olmaz²²⁵.

Taşıyıcıyla arasında bir hizmet ilişkisi bulunmayan ve taşıyıcıdan bağımsız olan yardımcı şahıslar, taşıma ediminin ifasına katılarak yolcuya vermiş oldukları zararlardan, taşıyıcıyla birlikte sorumludurlar²²⁶. Örneğin taşıyıcının acentesi, yolcuları taşıta kadar taşıma işini üstlenir ve servisle taşımanın yapılacağı taşıta taşırken, bir kaza sonucu yolcunun zarara uğraması halinde taşıyıcı da sorumludur. Karayolu Taşıma Kanunu'na göre bu sorumluluk, müştereken ve müteselsilen sorumluluktur (KTŞK.m.9). Bir başka deyişle gerçek ya da tüzel kişi sıfatına sahip olan acente, taşıma işleri tellalı ve taşıma işleri komisyoncusu, alt taşıyıcılar müşterek ve müteselsil sorumludur²²⁷. Taşıyıcı bu kişileri seçerken dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü altında olduğu ve hem taşıyıcıya hem de yardımcı şahıslara başvurma zarar gören kişilere avantaj sağlandığı için, yasa koyucu müteselsil sorumluluğu tercih etmiştir. Bu kişiler taşıyıcı ve yardımcılarının fiilinden kaynaklanan ve yolcuya sağ salim götürme borcunun ihlalden doğan zararın tamamından taşıyıcı ile birlikte sorumludur. Ancak taşıma ediminin ifası çoğunlukla taşıyıcı ve adamları tarafından gerçekleştirildiği için, kaza sebebiyle bu kişilerin fiili, yolcunun ölümüne veya bedensel zarara uğramasına neden olabilir.

²²⁴ Eren, Motorlu Araç, s.189; Erdem, E, s.342; 19. HD. 25.11.1994, 5122/11481 (Eriş, G, s.88).

²²⁵ Ateş, Teşebbüs Sahibi, s.101.

²²⁶ Von Tuhr, s.594; Eren, Motorlu Araç, s.189; Kırman, s.109; Reisoğlu, s.364; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.894; Taşdelen, s.953; Seven, Yüke Özen Borcu, s.118; Yılmaz, O, s.35; Kaya, A, s.985; Canbolat, s.76; Seven, s.106; Ateş, Teşebbüs Sahibi, s.100; Erdem, E, s.338; Aşçıoğlu, s.78; Akkurt, s.259.

²²⁷ Von Tuhr, s.594; Seven, s.106.

cc. Yolculardan Kaynaklanan Fiiller

Yolculardan birinin diğere yolcu veya yolculara vermiş olduğu zararlardan da taşıyıcı sorumludur. Zira taşıyıcı, hâkimiyeti altında bulunan yolculara rahat, huzurlu, konforlu ve güvenli bir seyahat hizmeti sunma yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülükten kaynaklı olarak taşıyıcı, taşıt içinde veya mola yerinde gerekli tüm önlemleri almalıdır²²⁸. Bu önlemleri almayan taşıyıcı, seyahat esnasında yolculardan birinin taşkın davranışı kazaya sebebiyet verir ve diğere yolcuların zarar görmesine neden olursa, meydana gelen zararı tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk ilkesine göre tazmin eder. Örneğin taşıtın teknik donanımı elektronik cihazlardan etkileniyorsa, taşıyıcı yolcuları uyarmalıdır. Elektronik cihazın kullanımı bir kazaya sebebiyet verirse, zarar gören yolcular taşıyıcıdan bu zararın tazmin edilmesini talep edebilirler. Taşıyıcı ise kusurlu yolcuya rücu etme hakkına sahiptir²²⁹. Üçüncü kişi olan yolcunun illiyet bağıını kesen nitelikteki ağır kusurlu davranışı, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır.

Yolcu, taşıyıcı veya yardımcılara taşıtın sevk ve idaresine, yol göstermesine ve taşıtın mekanik düzenine yönelik bir yardımda bulunabilir ve bu yardım neticesinde bir zarar meydana gelebilir. Yolcuların taşıyıcı ve yardımcılara yardım etmelerinden kaynaklanan zararlar, yolcudan kaynaklanan fiil sebebiyle değil; taşıyıcı ve yardımcılardan kaynaklanan fiil olarak tazmin edilmelidir²³⁰.

b. Kaza

Karayolu olarak adlandırılan satıh üzerinde bir veya birden fazla taşıtın karıştığı ölüm ve bedensel zarar ya da maddi zararlarla sonuçlanmış olan ani ve istenmeyen vakalara kaza denir. Kazalar, taşıyıcının yapma veya yapmama şeklindeki davranışı sonucunda gerçekleşir²³¹. Taşıyıcının sorumluluğuna yol açan kazanın meydana gelmesi için, mücbir sebep dışında umulmadık hal olarak kabul edilen ve zarar veren bir olayın bulunması gerekir.

²²⁸ Çelik, s.89.

²²⁹ Çelik, s.90.

²³⁰ Eren, Motorlu Araç, s.191.

²³¹ Eren, Motorlu Araç, s.168; Kırman, s.61; Antalya, s.670; Eriş, M, s.121; Akkurt, s.216.

Taşıyıcının, hâkimiyeti altına aldığı yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalden dolayı sorumlu olması için, zararın bir kaza neticesinde meydana gelmesi gerekir²³². Kaza, hareket halinde olan veya olmayan bir taşıtın karıştığı, dışarıdan gelen ve fail tarafından gerçekleştirilen ani bir olaydır²³³. Bu anlamda taşıyıcının hâkimiyet sahası içinde gerçekleşen ve sürücünün kasti bir hareketi neticesinde meydana gelen zarar verici olay da kaza olarak değerlendirilir.

Gerek Türk Ticaret Kanunu gerekse Karayolu Taşıma Kanunu kapsamına giren kaza, her türlü istenmedik, dışardan kaynaklanan sebeplerle ani gelişen ve zarara uğratan bir vakadır. Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki kazanın, Karayolları Trafik Kanunu'ndaki gibi sadece trafik kazası olması şartı aranmaz. Bu anlamda taşıt içerisinde ani ve istenmedik olay, taşıyıcının sorumluluğuna yol açar²³⁴.

Taşıyıcının kazadan kaynaklanmayan bir şekilde yolculara zarar vermesi halinde, özel taşıma hukuku sorumluluk sebeplerine göre değil, genel hükümlerdeki sözleşmeye aykırılık hükümlerine göre sorumluluğu söz konusu olur²³⁵. Örneğin sürücünün içmiş olduğu sigaradan dolayı astım hastası olan yolcunun zarar görmesi halinde taşıyıcı, sözleşmeye aykırılıktan dolayı sorumludur. Buna karşılık ifa yardımcısı olan sürücü, Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiil sorumluluğuna göre sorumlu olur (m.49).

Taşıyıcının, kaçınamayacağı bir nedenden dolayı yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal etmesi durumunda, beklenmedik hal söz konusudur. Bu durumda sadece taşıyıcı, beklenmedik hale sebep olan durumu öngöremez. Taşıyıcı borcunu tedbirli bir şekilde ifa etmiş olsaydı, kaza meydana gelmeyebilirdi²³⁶. Taşıyıcının beklenmedik halden sorumlu olmasının nedeni, normal şahıslara göre daha dikkatli ve tedbirli olması gereken bir durumda, özensizce davranarak en üst düzeydeki önlemleri almaması veya eksik almasıdır. Oysaki dikkat ve özen yükümlülüğünü gereği gibi yerine getiren bir taşıyıcının bu önlemleri alması gerekir. Örneğin; taşıtın fren

²³² **Ülgen**, Hava Taşıma, s.164; **Canbolat**, s.51; **Eriş**, M, s.121; **Birinci Uzun**, s.60; **Bozkurt**, s.148; **Akkurt**, s.219.

²³³ **Kırman**, s.62; **Özdemir**, s.59; **Havutçu/Gökyayla**, s.34; **Erdoğan**, s.498; **Demirkıran**, s.896; **Antalya**, s.670; **Yılmaz**, Z, s.38; **Narter**, Sami: Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk, 3. Bası, Ankara 2014, s.12.

²³⁴ **Erdoğan**, s.498; **Demirkıran**, s.896; **Antalya**, s.678.

²³⁵ **Seven**, s.130.

²³⁶ **Ülgen**, Hava Taşıma, s.162; **Seven**, s.130.

balatalarının gevşemiş olması sebebiyle taşıtın kaza yapması halinde taşıyıcı, dikkat ve özen yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmemiştir.

Taşıyıcının sağ salim götürme borcunu ihlal etmesi dışarıdan gerçekleşen ve kaçınılmaz bir olaydan kaynaklanırsa, taşıyıcı mücbir sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Zira mücbir sebebin ne öngörülmesi ne de önlenmesi mümkündür²³⁷. Bir başka ifadeyle o taşıma işini ifa edebilen konumda olan tüm taşıyıcılar, zarar veren olayın gerçekleşmesini önleyemedikleri bir durum söz konusuysa, taşıyıcı mücbir sebebe dayanır. Taşıt, viyadüğün çökmesi sonucu aşağı yuvarlanmışsa mücbir sebep söz konusudur.

c. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Taşıtta Bulunması

Yolcunun yanında getirdiği ve taşıyıcıya teslim ettiği eşyalara bagaj denir. Buna karşılık yolcunun yanında getirip taşıyıcıya teslim etmediği her türlü eşyaya, yolcunun kişisel eşyası denir²³⁸. Kişisel eşyaların bagaj niteliği bulunmaz. Kanuna göre, taşıyıcı kaza nedeniyle hem kişisel eşyalara hem de bagaja gelen zararlardan dolayı sorumludur (KTŞK.m.17).

Taşıyıcı, eşyayı koruma borcunun gereği olarak bagajı, korunaklı ve uygun bir yere yüklemeli, zarara uğramasını engelleyecek tüm tedbirleri almalı, muhafaza ederek taşınmalı, varma yerinde yolcuya aldığı gibi teslim etmelidir²³⁹. Taşıyıcı yolcunun kişisel eşyalarını yanında taşıyabileceği uygun yerler tahsis etmeli, tahsis ettiği yerler seyahatin sağlıklı ve güvenli bir şekilde devam edebilmesini sağlayacak nitelikte olmalı, kişisel eşyalardan dolayı sorumluluğun kapsamını yolculara bildirmeli ve gerekli uyarıları yapmalıdır. Aksi takdirde taşıyıcı, yolcunun eşyasının zarara uğramasından sorumlu olur.

Taşıyıcı, yolcuya ait eşyaları, bagajlara tahsis edilmiş özel alanın dışında taşırsa, bu bagajlar dış faktörlerden korunmalı, taşıttan düşmesi engellenmeli ve taşıta buna uygun bir şekilde yüklenmelidir. Taşıyıcı bagajı, tahsis edilmiş özel alanın dışında taşırsa, yolcuyu bilgilendirmeli ve yolcunun rızasını almalıdır.

²³⁷ Havutçu/Gökyayla, s.35; Demirkıran, s.897; Seven, s.130.

²³⁸ Özdemir, s.53; Seven, s.131; Orbay, s.145.

²³⁹ Çelik, s.103; Seven, s.131; Taşıyıcı, yolcuya ait bagajları varma yerinde aldığı gibi teslim etmelidir. Bagajın varma yerinde kaybolması, taşıyıcının sorumlu olmasına neden olur. Zira taşıyıcı, bagajı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar özen gösterme yükümlülüğü altındadır. TD. 30.4.1968, 2961/2520 (Eriş, G, s.588).

Taşıyıcı diğer bagajlara zarar verme ihtimali bulunan ıslatıcı maddeleri ayrı bir yere yükler. Bu sebeple yolcular, bagajın içinde bulunan eşya hakkında taşıyıcıya bilgi verme borcu altındadır²⁴⁰. Buna karşılık yolcunun tehlike oluşturan yanıcı, yakıcı, parlayıcı ve patlayıcı ve benzeri nitelikteki eşyası, kargosu ve bagajı, taşıyıcıya bilgi verilse dahi taşıtın hiçbir yerinde taşınmaz (KTŞY.m.50/d).

Taşıyıcı, yolcunun kişisel eşyalarından da sorumludur (KTŞK.m.17). Ancak yolcunun kişisel eşyalarına karşı taşıyıcının özen gösterme yükümlülüğü bulunmaz²⁴¹. Zira özen gösterme yükümlülüğünün doğabilmesi için yolcu, kişisel eşyaları üzerindeki zilyetliğini, yani fiili hâkimiyetini taşıyıcıya devretmelidir. Yolcu, kişisel eşyaları üzerindeki zilyetliğini taşıyıcıya devrettiği zaman, artık bu eşyalar kişisel eşya olma niteliğinden çıkıp, bagaj olma niteliğini taşır²⁴².

2. Zarar

a. Genel Olarak

Sorumluluğun gerçekleşmesi için, zararın meydana gelmesi gerekir²⁴³. Zarar, mağdur kişinin iradesi dışında mal ya da şahıs varlığında meydana gelen azalmadır. Maddi ve manevi zarar şeklinde ortaya çıkan zarar, taşıyıcının fiilinin etkisi sonucunda yolcunun, ya şahıs varlığında ya da malvarlığında eksilme ya da kazanç kaybı şeklinde gerçekleşen bir durumun ortaya çıkmasıdır²⁴⁴.

Taşıyıcının sağ salim götürme borcunun ihlalden dolayı Karayolu Taşıma Kanunu uyarınca meydana gelen zarar, yolcunun ölmesi ya da bedensel bir zarara uğraması şeklinde gerçekleşir²⁴⁵. Bu yasa kapsamında ortaya çıkan zararlar, maddi

²⁴⁰ Taşıyıcı, yolcuya ait bagajı taşıma ediminin güvenliğini tehlike düşürmeyecek şekilde dış görünüş itibarıyla kontrol etmelidir (Eriş, M, s.110);Süznel, Cüneyt: Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2014, s.532.

²⁴¹ Seven, s.131.

²⁴² Seven, s.131.

²⁴³ Deutsch, Erwin, Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri Çev. Şeref Ertaş, DEÜHFD, İzmir, 1981, s.253; Von Tuhr, s.76; Kirman, s.81; Oğuzman/Öz, C.2, s.38; Tekinay/Akman /Burcuoğlu/Altop, s.546; Eren, s.520; Reisoğlu, s.170; Kılıçoğlu, A, s.298; Erdoğan, s.498; Hatemi/Gökyayla, s.130; Ayan, s.256; Antalya, s.455.

²⁴⁴ Von Tuhr, s.77-79; Oğuzman/Öz, C.2, s.39; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.548; Eren, Motorlu Araç, s.166; Eren, s.521; İşgüzar, s.68; Reisoğlu, s.171; Kılıçoğlu, A, s.298; Nomer, s.122; Ayan, s.256; Erdoğan, s.498; Şahin, s.125; Antalya, s.455; Çakırca, Seda İrem: Türk Sorumluluk Hukukunda Yansıma Zararı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012, s.12; Yetiş, Ziya ve Hasar, s.44; Akkurt, s.225.

²⁴⁵ Tandoğan, s.236; Erdoğan, s.498; Önder, Atina, s.1552; Seven, s.130; Hatemi/Gökyayla, s.171; Sözer, Manevi Tazminat, s.92.

zarar olup manevi zararı karşılamamaktadır. Zarar gören kişinin manevi zararları, genel hükümlere göre talep edilir²⁴⁶.

b. Yolcunun Ölmesi

Yolcunun kaza sonucunda yaşamsal faaliyetlerinin son bulması halinde meydana gelen hukuki olaya ölüm denir. Bir kaza neticesinde yolcunun ölümü halinde onun yakınları veya desteğini alan kişiler taşıyıcının sorumluluğuna başvurabilir (KTŞK.m.17). Yolcunun yakınları çoğunlukla taşıma sözleşmesine taraf olmamakla birlikte ölen yolcunun eşi, çocuğu, anne veya babası ve desteğinden yoksun kalan diğer kişiler bu zararı taşıyıcıdan talep edebilir²⁴⁷.

Ölüm hâlinde yolcunun yakınları, taşıyıcıdan cenaze ve tedavi giderlerini talep edebilir²⁴⁸. Ölüm hemen gerçekleşmezse, tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar, mirasçıların talep edebileceği zarar kapsamındadır. Yolcunun ölmesini engellemek için yapılan tedavi masrafları talep edilebilir (TBK.m.53). Cenaze ve tedavi giderlerine ilişkin masrafları kim yaparsa, ancak o talep eder. Şayet cenaze ve tedavi giderleri ölen kişinin terekesinden karşılanırsa, ölen kişinin mirasçıları bu masrafları zarar verenden talep edebilir²⁴⁹.

Destekten yoksun kalanlar, ölenin sağlığında fiili ve sürekli olarak destek olduğu veya ileride olacağı kişilerdir. Bu kişiler ölüm nedeniyle aynı veya nakdi desteklerini kaybeder. Destekten yoksun kalma tazminatı, destek olunan kişilerin sosyo-ekonomik yaşam düzeylerini ölen kişinin sağlığındaki seviyeye getirecek olan parasal değerdir. Destekten yoksun kalma tazminatı Türk Borçlar Kanunu hükümlerine göre belirlenen bir maddi tazminattır²⁵⁰.

²⁴⁶ İlgüzar, s.75; Yılmaz, Z, s.37; Narter, s.187.

²⁴⁷ Von Tuhr, s.383; İlgüzar, s.98; Kılıçoğlu, Mustafa: Cismani Zarar ve Ölüm Hallerinde Manevi Zarar ve Manevi Tazminat, Kamu-İş Dergisi, C.7, S.3, 2004, s.205; Erdoğan, s.499; Seven, s.130; Eriş, M, s.122; Aşçıoğlu, s.516; Akkurt, s.231.

²⁴⁸ Von Tuhr, s.366; Çeliktaş, s.118; Havutçu/Gökyayla, s.154; Oğuzman/Öz, C.2, s.99; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.619; Reisoğlu, s.220; Kılıçoğlu, A, s.419-420; Nomer, s.178; Can, Yolcu Taşıma, s.108; Erdoğan, s.499; Hatemi/Gökyayla, s.160; Ayan, s.300; Antalya, s.473; Akbulut, s.78; Akkurt, s.231.

²⁴⁹ Kirman, s.83; Oğuzman/Öz, C.2, s.100; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.619; Eren, s.753; Nomer, s.178; İlgüzar, s.96; Hatemi/Gökyayla, s.160; Antalya, s.473; Birinci Uzun, s.75; Akkurt, s.232.

²⁵⁰ Kirman, s.83; Çeliktaş, s.119; Havutçu/Gökyayla, s.156; Reisoğlu, s.222; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.628-629; Eren, s.753; Kılıçoğlu, A, s.421; Nomer, s.178; Erdoğan, s.499; Özdemir, Saibe Oktay/Grassinger, Gülçin Elçin: Destekten Yoksun Kalma Tazminatında Ölen Mağdurun (Destek Olanın) Müterafik Kusurunun Kusursuz Sorumluluk Hallerinde de Dikkate

Bir yansıma zarar olan destekten yoksun kalma tazminatını talep eden kişilerin mirasçı olması şart değildir. Destekten yoksun kalanların, ölenin kendilerine fiili ve sürekli olarak destek olduğunu veya olacağını ispatlaması, bu zararı taşıyıcıdan istemesi için yeterlidir²⁵¹. Rücu imkânı bulunmayan sosyal güvenlik ödemeleri²⁵² ile ifa amacını taşımayan ödemeler, bu tür zararların belirlenmesinde gözetilemez²⁵³; zarar veya tazminattan da indirilemez. Destek olan kişiden kalan miras, tazminat miktarından indirilemez. Belirlenen tazminat, miktar esas alınarak hakkaniyet düşüncesi ile artırılmaz veya azaltılamaz (TBK.m.55).

Tedavi giderleri ile çalışma gücünün yitirilmesi ve azalması tazminatında, ölen yolcunun yaşama tutunabilmesi için ilim ve fennin gerek gördüğü ve yolcuya yapılan her türlü masraf, çalışma gücünün yitirilmesi nedeniyle her türlü kazanç kaybı taşıyıcıdan istenir. Her türlü tedavi masrafını isteyebilmek için, zarar görenin sağlık

Alınması, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s.1246; **Hatemi/Gökyayla**, s.162; **Ayan**, s.300; **Antalya**, s.474; **Eriş**, M, s.123; **Çakırca**, s.166; **Akbulut**, s.83-85.

²⁵¹ **Havutçu/Gökyayla**, s.156; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.101; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.621; **Eren**, s.755; **Reisoğlu**, s.222; **Kılıçoğlu**, A, s.421; **Nomer**, s.178; **Erdoğan**, s.499; **Özdemir/Grassinger**, s.1247; **Hatemi/Gökyayla**, s.163; **Çakırca**, s.167; **Ayan**, s.302; **Antalya**, s.476; **Eriş**, M, s.124; **Altop**, Atilla: Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 15.06.2011 Tarihli E.2011/17-142 K.2011/411 Sayılı ve 22.02.2012 Tarihli E.2011/17-787 K.2012/92 Sayılı Kararları İle Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 05.06.2012 Tarihli E.2011/11551 K.2012/7391 Sayılı Kararının Değerlendirilmesi, Prof. Dr. Aydın Zevkliler'e Armağan, C.1, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi, C.8, Özel Sayı, İzmir 2013, s.161; **Akbulut**, s.80.

²⁵² **Oğuzman/Öz**, C.2, s.104; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.645; **Reisoğlu**, s.224; **Kılıçoğlu**, A, s.423; **Ayan**, s.301; **Antalya**, s.486-487; **Akartepe**, s.174; Yolcunun trafik kazası neticesinde vefat etmesi sonucu, destekten yoksun kalanlara Bağ-Kur'un maaş bağlayıp bağlamadığı ve bunun tazminat değerinden tenkis edilip edilmemesi hususu araştırılmadan karar verilmesi bozmayı gerektirir. 11. HD. 27.12.1993, 2317/8679 (**Eriş**, G, s.634).

²⁵³ Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'nın 55. maddesinin gerekçesine göre, tazmin yükümlüsünün sosyal güvenlik ödemelerine ilişkin denkleştirmeye birlikte indirim talebinde bulunması, kendisi rücu edilebilmesine bağlı olarak kabul edilebilir. Sosyal güvenlik mevzuatı gereği tazmin yükümlüsüne rücu edilemeyen (emekli sandığı maaşı, malüllük aylığı, ölüm sigortası aylığı) sosyal güvenlik ödemeleri; teknik arıza, tam-kaçınılmazlık hâlindeki ödemeler ve benzeri ödemeler destekten yoksun kalma tazminatından indirilemez. Zarar görenin kusuruna yansıyan sosyal güvenlik ödemeleri, tahsis tarihinden sonra meydana gelen sosyal güvenlik ödemelerindeki artışlar, kısmi kaçınılmazlık ve teknik arıza hâlindeki ödemeler ve benzerleri rücu edilemediğinden bu miktarlar dahi denkleştirilemez.

İfa amacı taşımayan ve sosyal güvenlik ödemeleriyle insan zararlarına ilişkin tazminat isteminin bağlantısı olmadığı, tazminatı telafi ve ikame etme etkisi olmadığı, indirime tabi tutulması halinde zarar vereni ödüllendirdiği ve tazminat hukukuyla bağdaşmadığı için indirime tabi tutulmaz (6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun Genel Gerekçesi, TBMM 23 Dönem, 3. Yasama yılı, TBMM S. Sayısı: 321, s.265).

durumunu iyileştirmek amacıyla yapılmalı ve taşıyıcıyı zarara sokma kastı bulunmamalıdır²⁵⁴.

Taşıyıcı ve yardımcıların fiili yolcunun ölümüne neden olur ve yolcunun yakınları bundan dolayı elem ve ızdırap duyarsa, taşıyıcıdan Türk Borçlar Kanunu hükümlerine göre manevi tazminat talep edebilir (m.56). Buna karşılık Karayolu Taşıma Kanunu hükümlerine göre manevi tazminat talep edilemez.

c. Yolcunun Bedensel Zarara Uğraması

Yolcunun ölümü dışında, ruh sağlığının ya da vücut bütünlüğünün bozulması şeklinde ortaya çıkan her türlü zarar, bedensel zarar olarak değerlendirilir²⁵⁵. Bir kaza neticesinde bedensel zarar ortaya çıktığında, taşıyıcının sorumluluğuna başvurulur. Bir kaza olmadan yolcu bedensel zarara uğrarsa, genel hükümlere göre taşıyıcının sorumluluğu söz konusudur. Yolcunun ölümünden farklı olarak, yolcunun yakınları taşıyıcının sorumluluğu hükümlerine başvurarak taşıyıcıdan manevi tazminat talep edemez. Ancak yolcunun ağır bedensel bir zarara uğraması sebebiyle²⁵⁶ ya da yolcunun uğramış olduğu bu zarardan yakınları psikolojik açıdan etkilenmişse, taşıyıcıdan uğramış oldukları manevi zararı talep edebilirler²⁵⁷.

Hastane, ilaç, bakım, doktor gibi masraflar tedavi giderleri kalemi içerisinde yer alır ve taşıyıcıdan talep edilebilir²⁵⁸. Kazanç kaybı, yolcunun hastanede veya evde

²⁵⁴ Şahin, s.131; Tedavi giderleri, aşırıya kaçacak ölçüde lüks olmamalı, durumun icabına uygun olmalıdır. Tedavi edilen yolcunun karşı tarafı zarara uğratma kastı olmamalıdır. 19. HD. 22.10.1993, 11522/6888 (Eriş, G, s.630).

²⁵⁵ Oğuzman/Öz, C.2, s.92; Kırman, s.84; Eren, s.744; Kılıçoğlu, A, s.417; Erdoğan, s.500; Canbolat, s.57; Seven, s.130; Erlüle, Fulya: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununda Beden Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Manevi Tazminat Talebi”, Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan, MÜHF-HAD, Özel Sayı, 2012, s.139-140; Antalya, s.466; Eriş, M, s.126; Yılmaz, Z, s.399; Narter, s.428; Akkurt, s.233.

²⁵⁶ Türk Borçlar Kanunu’nun Hükümet Gerekçesi’ ne göre, 818 sayılı Borçlar Kanunu’nun 47. maddesini karşılayan 56. madde, hâkimin, bir kimsenin hukuka uygun olmayan bir şekilde bedensel zarara uğraması veya ölmesi durumunda, zarar görene ya da ölenin ailesine hakkaniyete uygun bir tazminat vermesini öngörmüştür.

56. maddenin ikinci fıkrası, doktrin ve Yargıtay’ın görüşleri dikkate alınarak ve çağdaş gelişmeler göz önünde tutularak 818 sayılı kanunda olmayan farklı bir düzenleme getirmiştir. Buna göre hâkim, ağır bedensel zararlarda zarar görenin yakınlarına, manevî tazminat ödenmesine karar verebilir. Manevi tazminatı 818 sayılı yasa da sadece ölenin yakınları talep edebilirken, 6098 sayılı yasada ise, ayrıca bedensel zarara uğrayanın yakınları da talep edebilir (6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun Genel Gerekçesi, TBMM 23 Dönem, 3. Yasama yılı, TBMM S. Sayısı: 321, s.47).

²⁵⁷ Kılıçoğlu, M, s.203; Erlüle, s.158; Yılmaz, Z, s.403.

²⁵⁸ Von Tuhr, s.367; Çeliktaş, s.119; Zeyneloğlu, s.307; Havutçu/Gökyayla, s.154; Oğuzman/Öz, C.2, s.93; Eren, s.746; Reisoğlu, s.225; Kılıçoğlu, A, s.418; Nomer, s.172; İsgüzar, s.100; Şahin, s.129; Ayan, s.299; Antalya, s.467; Aşçıoğlu, s.499; Akbulut, s.73.

tedavi gördüğü süre içerisinde, kazanmaktan mahrum kaldığı gelirlerdir. Kazanç kaybı sürekli değil, geçici bir durumdur. Şayet zarar görenin gelir elde edememesi süreklilik taşıyorsa, kazanç kaybı olarak değil; çalışma gücünün azalması ya da yitirilmesinden doğan kayıplar olarak zarar karşılanır²⁵⁹. Çalışma gücünün azalmasından dolayı talep edilen tazminat miktarı, yolcunun sağlığında elde etmiş olduğu kazancın, zarar gördükten sonraki elde edeceği kazançtan çıkarılmasıyla elde edilen değerdir. Buna karşılık yolcu çalışma gücünü yitirmesi halinde çalışma gücünü tamamen kaybettiğinden, sağlığında elde etmiş olduğu kazancın tamamını taşıyıcıdan talep eder²⁶⁰.

Ekonomik geleceğin sarsılması halinde, yolcu çalışma gücünü kaybeder. Ekonomik geleceğin sarsılmasında zarar meydana gelmeseydi, yolcunun elde edeceği kazancın daha da artabileceği düşüncesi yatar. Fakat bu tazmin kaleminin talep edilebilmesi için, ekonomik geleceğin belirginleşmiş olması lazımdır. Örneğin, hukuk fakültesi dördüncü sınıfta okuyan bir öğrenci yolcu sıfatıyla bedensel zarara uğramış ve hukuk fakültesini bu zararın getirmiş olduğu yıpranma veya akıl zayıflığından dolayı tamamlaması ve mesleği ifa etmesi zorlaşmışsa, ekonomik gelecek sarsılmış olarak kabul edilir. Bu durumda öğrenci ekonomik geleceğin sarsılması kaybına dayanarak tazminat talebinde bulunabilir²⁶¹.

d. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Zarar Görmesi

aa. Genel Olarak

Yolcunun eşyasını koruma borcunun ihlali, taşıyıcının sorumluluğuna gitmek için tek başına yeterli değildir; aynı zamanda bir zararın da meydana gelmesi gerekir. Eşyanın zarara uğraması halinde, yolcunun malvarlığının azalmasına neden olan bir zarar meydana gelmelidir. İşte yolcu bu azalmayı gidermek için talepte bulunma hakkına sahiptir²⁶². Zararın kapsamına eşyanın değeri, faiz, masraflar, yoksun kalınan

²⁵⁹ Von Tuhr, s.367; Çeliktaş, s.119; Havutçu/Gökyayla, s.155; Oğuzman/Öz, C.2, s.94; Eren, s.746; Kılıçoğlu, A, s.419; Nomer, s.173; İşgüzar, s.101; Hatemi/Gökyayla, s.164; Ayan, s.299; Antalya, s.469; Aşçıoğlu, s.506; Akbulut, s.75.

²⁶⁰ Von Tuhr, s.368; Kırman, s.86; Havutçu/Gökyayla, s.155; Oğuzman/Öz, C.2, s.95; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.604; Eren, s.747; Reisoğlu, s.226; Kılıçoğlu, A, s.418; Hatemi/Gökyayla, s.164; Şahin, s.133; Antalya, s.470; Aşçıoğlu, s.503; Akbulut, s.74.

²⁶¹ Oğuzman/Öz, C.2, s.98; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.612; Eren, s.751; Reisoğlu, s.227; Kılıçoğlu, A, s.418; Nomer, s.177; Hatemi/Gökyayla, s.164; Şahin, s.142; Antalya, s.472.

²⁶² Zeyneloğlu, s.233; Seven, s.118; Eriş, M, s.127; Karan, s.315.

kar girer. Bu zararın kapsamından, zarara uğrayan eşyadan elde edilen faydalar indirilir²⁶³.

Taşıyıcının eşyanın zarara uğraması neticesinde meydana gelen maddi zarar, bagajın zıya ve hasara uğraması şeklinde kendini gösterir²⁶⁴. Zıya ise, tam zıya ve kısmi zıya olmak üzere iki şekilde gerçekleşir. Türk Ticaret Kanunu'nda geçen "...eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur" ifadesiyle zarar kavramı içine teslimdeki gecikmenin de dâhil edildiği anlaşılmaktadır. Ancak bagajın taşıyıcı tarafından yolcuya geç teslim edilmesi, zarar kavramının kapsamına dâhil değildir²⁶⁵.

Eşyanın zıya ve hasara uğramasında ayırım yapılması, taşıyıcının tazmin edeceği miktarın tespiti açısından önemlidir. Zira zıya söz konusuysa, taşıyıcı bagaj bedelinin tamamını tazmin etme yükümlülüğü altındadır²⁶⁶. Buna karşılık bagajın hasara uğraması hâlinde zararın miktarı, bagajın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki farka göre tespit edilir (TTK m. 880/2). Zarar miktarı bagajın piyasa fiyatı ya da cari değeri ile yapılan zorunlu masrafların toplamına göre belirlenir.

bb. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Zıya Uğraması

Yolcunun kişisel eşyası ya da taşıyıcıya zilyetliği devredilen bagaj, seyahatin sonunda fiili veya hukuki imkânsızlık gibi herhangi bir nedenle ya hiç teslim edilmez ya da eksik teslim edilirse, bagaj zıya uğrar²⁶⁷. Bir başka deyişle, bagajın ekonomik

²⁶³ Zeyneloğlu, s.258; Karan, s.315; Yetiş, Zıya ve Hasar, s.142.

²⁶⁴ Erdoğan, s.500; Seven, s.131; Sekmen, s.112; Yetiş, Zıya ve Hasar, s.45.

²⁶⁵ Ülgen, Hava Taşıma, s.179; Seven, s.131.

²⁶⁶ Aydın, s.112; Seven, Yüke Özen Borcu, s.182; Yetiş, s.24; Bagajın içerisinde ne olduğu taşıyıcı tarafından bilinmemektedir. Bu durumda yolcunun dava dosyasında verdiği listede belirtilen mallar bagajın içerisinde yer alması gereken ve olağan bir eşya ise, listeye itibar etmek gerekir. Bu listede belirtilen miktarın tamamı için tazminat tutarı belirlenir. TD. 9.11.1970, 2179/4274, Yolcu tarafından taşıyıcıya teslim edilen ve değeri belirtilmeyen bagajın kaybolması halinde, içerisinde olduğu iddia edilen eşyaların bagajın içinde yer alıp almayacağı hususunda tanık dinlenebilir ve değerleri uzman bilirkişi tarafından tespit edilmelidir. TD. 3.2.1971, 4259/867 (Eriş, G, s.589).

²⁶⁷ Ülgen, Hava Taşıma, s.179; Ülgener, s.66; Kender, Rayegan: Sigorta Zaminatını Ödeyen Sigortacının, Sigortalısının Yerine Geçmesi Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1991, (Sigorta Tazminatı), s.175; Kaya, Arslan: Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II), İÜHFM, C.56, S.1-4, 1998, (Sorumluluğun Esasları), s.246; Can, Yolcu Taşıma, s.86; Mineliler, Zeynep Demirçivi: Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk, Prof. Dr. Ünal Narmanlıoğlu'na Armağan, DEÜHFD, C.9, Özel Sayı, İzmir 2007, s.960; Seven, Yüke Özen Borcu, s.82; Sunal, s.92; Canbolat, s.66; Yetiş, s.11; Or, s.88; Seven, s.119; Sözer, s.209;

hiçbir değerinin kalmaması veya bundan sonra kullanımının anlamsız olması halinde, zıya söz konusudur²⁶⁸.

Bagajın yolcuya geç teslim edilmesi zarar kavramı içerisine girmediği gibi, zıya kavramı içerisine de girmez²⁶⁹. Ayrıca taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine göre, bagajın geç teslim edilmesinden sorumlu değildir. Bagajın zıyaa uğradığından söz edilebilmesi için, hiçbir şekilde teslim edilmemesi gerekir. Oysaki bagajın geç teslim edilmesi halinde, bagajın teslimi yapılır; ancak geçici bir süre teslim edilmez. Bagajın geç teslim edilmesi halinde, taşıyıcı Türk Ticaret Kanunu'na göre sorumludur. Gecikmeden kaynaklanan bir zarar söz konusu olursa, yolcu bu zararın tazminini Türk Ticaret Kanunu'nun 912. maddesine dayanarak taşıyıcıdan talep eder. Buna karşılık kişisel eşyanın zilyetliği taşıyıcıya devredilmediği için geç teslimi söz konusu olmaz.

Doktrine göre geçici süre kavramı, somut olaya göre tespit edilmelidir²⁷⁰. Örneğin karışma sebebiyle bagaj başka yere gönderilmişse, taşıyıcı bagajı en kısa sürede yolcuya teslim etmelidir. Bu süre içerisinde yolcuya teslim edilmeyen bagaj hakkında artık zıya karinesi uygulanır ve bagajın zıyaa uğradığı kabul edilir.

Seyahatin sonunda eşyanın tamamı yolcuya hiç teslim edilemez veya kaybolur ya da başka bir yolcuya teslim edilirse, tam zıya söz konusu olur²⁷¹. Bagajın ve kişisel eşyanın tamamının yanması, çalınması, zapt ve müsaderesi, bagajın hak sahibi olmayan kişilere ya da yolculara teslim edilmesi, başka bir terminalde ya da mola yerinde unutulması halleri tam zıyaa örnektir²⁷².

Seyahat sonunda bagaj veya kişisel eşya maddi olarak mevcut olmasına rağmen, ağırlığı ve sayısı gibi bazı hususlarda eksiklik söz konusu ise, kısmi zıya söz

Topaloğlu, s.400; **Sekmen**, s.112; **Orbay**, s.152; **Antalya**, s.490; **Yetiş**, Zıya ve Hasar, s.30; **Erdem**, E, s.198; **Topsoy**, s.36; **Akkurt**, s.242.

²⁶⁸ **Ülgen**, Hava Taşıma, s.179; **Kender**, Sigorta Tazminatı, s.176; **Kaya**, A, Sorumluluğun Esasları, s.246, **Can**, Yolcu Taşıma, s.86; **Canbolat**, s.66; **Seven**, s.119; **Akkurt**, s.243.

²⁶⁹ **Kaya**, A, Sorumluluğun Esasları, s.247; **Can**, Yolcu Taşıma, s.86; **Aydın**, s.49; **Canbolat**, s.66; **Or**, s.89; **Sekmen**, s.112; **Orbay**, s.152; **Yetiş**, Zıya ve Hasar, s.32; **Erdem**, E, s.201; **Akkurt**, s.243.

²⁷⁰ **Seven**, s.119; **Adıgüzel**, s.72; **Birinci Uzun**, s.97.

²⁷¹ **Von Tuhr**, s.111; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.110; **Erdil**, s.152; **Mineliler**, s.960; **Seven**, s.132; **Seven**, Gönderilen, s.204; **Erdem**, E, s.201; **Akkurt**, s.244.

²⁷² **Aydın**, s.49; **Karan**, s.581; **Seven**, Gönderilen, s.205; **Gençtürk**, Muharrem/Yiğit, İlhan: CMR Kapsamındaki Taşımalarda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamayacağı Haller, GBAD, S.3, 2013, s.42; **Yetiş**, Zıya ve Hasar, s.30; **Erdem**, E, s.202.

konusudur²⁷³. Bagajın ve kişisel eşyanın bir kısmının yanması, kaybolması gibi haller, kısmi ziya olarak kabul edilir. Örneğin bir yolcunun üç parça bagajından birinin kaybolması, yanması ve benzeri nedenlerle tamamen kullanılamaması durumunda kısmi ziyaa uğradığı kabul edilerek, tazminat talep edilebilir²⁷⁴.

cc. Bagajın ve Kişisel Eşyanın Hasara Uğraması

Taşıyıcının yolcunun eşyasını koruma borcunun ihlali sebebiyle sorumluluğunu gerektiren bir başka durum da bagajın ve kişisel eşyanın hasar görmesidir. Hasar, herhangi bir nedenle bagajın kullanımında, sağlanan menfaatin azalması sonucu meydana gelen kötüleşme, iktisadi değer azalmasıdır²⁷⁵. Bagajın tekerleklerinin kırılması, bagaja su dökülmesi, kötü bir kokunun sinmesi hasar olarak kabul edilir²⁷⁶. Bagajda ve kişisel eşyada meydana gelecek ıslanmanın, kötü koku sinmenin sürekli bir nitelik taşıması hasar olarak kabul edilirken, geçici süreliğine olması hasar niteliği taşımaz²⁷⁷. Fakat bagajda meydana gelen geçici kötüleşme, devamlı olarak değer kaybına yol açarsa, hasarın meydana geldiği kabul edilir²⁷⁸.

3. İlliyet Bağı

Bir kişinin hukuka aykırı fiiliyle bir zarar meydana gelir ve o zarar ile fiil arasında hayatın olağan akışına uygun olarak bağlantı kurulabilirse, o kişi verdiği zarardan sorumlu olur. İlliyet bağı açısından çeşitli görüşler bulunmasına rağmen, uygun illiyet bağı görüşü hukukumuzda genel olarak kabul edilmektedir²⁷⁹.

Taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme ve eşyayı koruma borcundan dolayı sorumlu olması için, yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması ya da eşyasının

²⁷³ **Kaya**, A, Sorumluluğun Esasları, s.246; **Mineliler**, s.961; **Or**, s.90; **Seven**, s.119; **Adıgüzel**, s.76; **Birinci Uzun**, s.97; **Erdem**, E, s.202; **Akkurt**, s.244.

²⁷⁴ **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.82.

²⁷⁵ **Ülgen**, Hava Taşıma, s.181; **Zeyneloğlu**, s.248; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.110; **Ülgener**, s.66; **Kaya**, A, Sorumluluğun Esasları, s.247; **Can**, Yolcu Taşıma, s.87; **Aydın**, s.54; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.85; **Sunal**, s.89; **Canbolat**, s.68; **Mineliler**, s.961; **Or**, s.90; **Seven**, s.120; **Sözer**, s.210; **Topaloğlu**, s.400; **Sekmen**, s.113; **Adıgüzel**, s.78; **Orbay**, s.153; **Antalya**, s.491; **Yetiş**, Ziya ve Hasar, s.34; **Erdem**, E, s.198; **Akkurt**, s.246.

²⁷⁶ **Ülgener**, s.66; **Aydın**, s.54; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.86; **Sunal**, s.89; **Yetiş**, s.12; **Sözer**, s.210; **Erdil**, s.151; **Seven**, s.132; **Sekmen**, s.114; **Adıgüzel**, s.78; **Orbay**, s.153; **Birinci Uzun**, s.98; **Yetiş**, Ziya ve Hasar, s.34; **Erdem**, E, s.209.

²⁷⁷ **Can**, Yolcu Taşıma, s.87; **Sözer**, s.210; **Canbolat**, s.68; **Mineliler**, s.962; **Seven**, s.120; **Orbay**, s.153; **Birinci Uzun**, s.98; **Yetiş**, Ziya ve Hasar, s.35.

²⁷⁸ **Aydın**, s.54; **Erdil**, s.151; **Seven**, Gönderilen, s.204; **Akkurt**, s.246.

²⁷⁹ **Oğuzman/Öz**, C.2, s.45; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop**, s.576; **Reisoğlu**, s.175; **Kılıçoğlu**, A, s.307; **Nomer**, s.124; ; **Hatemi/Gökyayla**, s.137; **Ayan**, s.264; **Antalya**, s.528; **Akkurt**, s.235.

zarar görmesi ile kaza arasında uygun illiyet bağının varlığı aranır²⁸⁰. Uygun illiyet bağı tespit edilirken, zarar ile fiil arasında olağan hayatın normal akışına ve tecrübelerine uygun bir bağ kurulmalıdır. Eğer zarar ile fiil arasında uygun illiyet bağı varsa, taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilir²⁸¹.

İlliyet bağı ispat etme külfeti yolcuya düşer. Taşıyıcı bazı durumlarda illiyet bağının kesildiğini ispatlayabilir²⁸². Bir başka ifadeyle meydana gelen kaza ile taşıtın işletilmesi arasında uygun illiyet bağı bulunmuyorsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

E. Sorumluluğun Hafifletilmesi

1. Genel olarak

Taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi Karayolu Taşıma Kanunu'nda özel olarak düzenlenmediğinden, bu kanunun 36. Maddesindeki atıf gereğince Türk Borçlar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır²⁸³. Buna göre, taşıyıcının faaliyeti idari izne tabi olduğu için, taşıyıcı hem hafif ihmali hem de ağır kusur halinde, sorumsuzluk anlaşması yapamaz (TBK.m.115; TTK.m.854).

Türk Ticaret Kanunu'nun 854. maddesi ve Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, taşıyıcıyla müşterek ve müteselsil sorumlu olan acente, taşıma işleri komisyoncusu gibi kişilerin sorumsuzluk anlaşması yapması geçersizdir. Yolcu biletinde yer alan böyle bir hüküm, genel işlem şartı olarak değerlendirilir. Böyle bir şart genel işlem koşullarının denetim yollarıyla denetlenir ve biletteki bu kayıt yazılmamış sayılır (TKHK.m.5). Taşıyıcının yolcularla birlikte sorumluluğun hafifletilmesi sonucunu doğuran anlaşmalar yapmasının geçersizliği, nispi emredici nitelik taşır. Nispi emredici hükümler, sözleşmenin zayıf tarafı olan yolcuyu koruyup, taşıyıcının sorumluluğunu genişleten anlaşmalar yapmasına imkân veren hükümlerdir²⁸⁴.

²⁸⁰ Eren, Motorlu Araç, s.174; İşgüzar, s.85; Erdoğan, s.500; Canbolat, s.58; Seven, s.131; Eriş, M, s.127; Aşçıoğlu, s.94; Yılmaz, Z, s.47; Narter, s.157; Akkurt, s.235.

²⁸¹ Von Tuhr, s.90; Oğuzman/Öz, C.2, s.45; Eren, Motorlu Araç, s.174; Kırman, s.90; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.566; Reisoğlu, s.176; Kılıçoğlu, A, s.307; İşgüzar, s.86; Hatemi/Gökyayla, s.135; Ayan, s.263; Antalya, s.528.

²⁸² Eren, Motorlu Araç, s.174; Deutsch, s.254; Kırman, s.91; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.566; Kılıçoğlu, A, s.312; Nomer, s.125; Canbolat, s.59; Seven, s.131; Antalya, s.537; Narter, s.157; Akkurt, s.235.

²⁸³ Seven, Yüke Özen Borcu, s.168.

²⁸⁴ Tandoğan, s.259; Franko, Taşıyıcının Mesuliyeti, s.330; Oğuzman/Öz, C.1, s.27; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.165; Eren, s.222; Seven, Yüke Özen Borcu, s.169; Seven, s.109; Eriş, M, s.116; Ülgen, Hüseyin: 6102 Sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıma Hukukuna Hâkim İlkeler, Ersin Çamoğlu'na Armağan, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013, (İlkeler), s.229.

Yukarıda belirtilen genel hükümler dışında, özellikle aşağıdaki hallerde taşıyıcının sorumluluğunun hafifletildiği kabul edilmektedir.

2. Yolcunun Hafif Kusuru

Zarar gören yolcunun, zararın meydana gelmesinde kendi kusuru da etkili olmuşsa, zarardan taşıyıcıyla birlikte sorumlu olur. Bu durum taşıyıcının zarar gören yolcuya karşı tazmin borcunun indirilmesine neden olur. Bu durum hiç kimse kendi kusurundan yararlanamaz ilkesinin bir sonucudur. Zarar gören yolcu, zararın meydana gelmesinde etkili olan eyleme rıza gösterir ya da zararın meydana gelmesine veya artmasına sebep olur yahut zarar veren taşıyıcının durumunu ağırlaştırırsa, hükmedilen tazminattan indirim gidilir (KTŞK.m.18/III). Örneğin yolcu ile birlikte taşıyıcının alkol alması ve yolcunun taşıta kendi özgür iradesiyle binmesi neticesinde zarara uğrarsa, taşıyıcının sorumluluğu ortak kusurdan dolayı hafifler²⁸⁵.

Yolcunun hafif kusuru halinde, yolcuyla birlikte taşıyıcı da zarar görebilir. Böyle bir durumda önüne gelen uyuşmazlıkta hâkim, önce tarafların kusur oranlarını değerlendirir, sonra da tazmin borcunu taraflar arasında paylaşır. Buna göre hâkim hükmedeceği tazminatı belirlerken, zarar gören tarafın kusuru oranında indirim yapar. Bu indirimi yaparken taşıyıcının tehlike sorumluluğuna göre sorumlu olduğunu göz önünde bulundurmalı ve kusur sorumluluğuna göre daha az bir oranda indirim yapmalıdır. Zira tehlike sorumluluğunda taşıyıcının, diğer sorumluluk hallerine göre daha fazla dikkat ve özen göstermesi gerekir. Hâkim bu hususu dikkate alarak indirim miktarını belirler ve arta kalan kısmı zarar veren tarafa yükler²⁸⁶.

3. Hatır Taşınması

Karayolu Trafik Kanunu'nda düzenlenen hatır taşınmaları, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 36. maddesi gereğince bu kanuna uygulanır. Hatır için taşınan yolcuların taşıyıcıdan talep etmiş oldukları zararların tazmininde, hakkaniyet düşüncesi gereği

²⁸⁵ Von Tuhr, s.99; Kırman, s.121; Reisoğlu, s.218; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.594; Eren, s.707; Nomer, s.181; Arslan, Arzu: Uluslararası Hava Taşınmalarında Taşıyıcıya Yükün Zıya ve/veya Hasarı Sebebiyle Yöneltililebilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan, Marmara Hukuk Fakültesi, İstanbul 1999, s.97; Erdoğan, s.502; Özdemir/Grassinger, s.1259; Antalya, s.539; Altop, s.164; Eriş, M, s.132; Akkurt, s.297; HGK. 17.3.2010, 4130/161 (Kazancı İçtihat ve Bilgi Bankası).

²⁸⁶ Çelik, s.131; Özdemir/Grassinger, s.1252-1253.

taşıyıcının sorumluluğu hafifletilir²⁸⁷. Hatır için taşımada taşıyıcı veya yardımcıları, çeşitli duygusal ve ahlaki sebeplerden dolayı yolcudan iradi olarak ücret talep etmez ya da manevi bir menfaati olmaksızın taşımayı karşılıksız yapar. Şayet taşıyıcının, hatır için taşınan yolcudan önemli derecede maddi veya manevi bir menfaati var ve bu menfaat o taşımaya bağlıysa, hatır için taşımacılık söz konusu olmaz²⁸⁸.

Hatır için taşımada hakkaniyet gereği taşıyıcının sorumluluğunun hafiflemesi, taşıyıcı ve yardımcıları için geçerlidir. Bir başka ifadeyle hatır için taşımayan motorlu taşıt işleteni veya sürücüsü, bir zarara neden olması halinde sorumluluğunun hafifletilmesini talep edemez. Bu kişiler ihlal ettikleri norm gereği tam sorumludur²⁸⁹.

Taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcundan doğan sorumluluğu, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre tehlike sorumluluğudur. Tehlike sorumluluğu ise, nimet-külfet esasına dayanır. İşte bu sebeple yolcuyu aracına ücretsiz olarak alan taşıyıcı, ondan gelen hiçbir nimetten faydalanamazken, külfetlere katlanması hakkaniyet düşüncesine aykırı düşer. Bu yüzden hatır için taşımada, yolcunun taşıyıcıdan talep ettiği tazminat miktarı indirim tabi tutulur ve taşıyıcı genel hükümlere göre sorumlu olur²⁹⁰. Hâkim somut olayın özelliklerine göre bazen indirim giderken, bazen de zarar görenin ortak kusurunun ağırlığına göre tazminat talebini reddedebilir. Bu indirim sadece maddi zararlara ilişkin değil, aynı zamanda manevi zararlara da ilişkin olabilir²⁹¹.

F. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

1. Genel Olarak

Taşıyıcının Karayolu Taşıma Kanunu'ndan doğan sorumluluğu, tehlike esasına dayanan objektif kusursuz sorumluluktur. Bu yüzden taşıyıcı, kendisinin veya

²⁸⁷ **Özsunay**, Hatır Taşımada, s.169; **Eren**, Motorlu Araç, s.165; **Çeliktaş**, s.104; **Eren**, s.708; **Kılıçoğlu**, A, s.408; **Nomer**, s.185; **Bilge**, M. Emin: Hatır İçin Taşınanın Uğradığı Zararların Trafik Sigortası Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu ve Yargıtay Uygulaması, AÜHFD, C.5, S.1-4, 2001, s.333; **Hatemi/Gökyayla**, s.20; **Aşçıoğlu**, s.133; **Yılmaz**, Z, s.124; **Narter**, s.198; **Akbulut**, s.90.

²⁸⁸ **Özsunay**, Hatır Taşımada, s.171; **Franko**, s.23; **Çeliktaş**, s.104; **Havutçu/Gökyayla**, s.86; **Eren**, s.708; **Kılıçoğlu**, A, s.408; **Bilge**, s.334; **Aşçıoğlu**, s.133; **Narter**, s.198; **Eriş**, M, s.40; 19. HD. 10.10.1993, 11883/6462 (**Eriş**, G, s.61).

²⁸⁹ **Çeliktaş**, s.106; 19. HD. 18.10.1993, 11704/6748 (**Eriş**, G, s.559).

²⁹⁰ **Özsunay**, Hatır Taşımada, s.175; **Havutçu/Gökyayla**, s.85; **Tandoğan**, s.255; **Franko**, s.71; **Eren**, Motorlu Araç, s.165; **Çeliktaş**, s.11; **Eren**, s.709; **Hatemi/Gökyayla**, s.20; **Antalya**, s.687; **Aşçıoğlu**, s.141; **Yılmaz**, Z, s.125.

²⁹¹ **Özsunay**, Hatır Taşımada, s.176; **Kılıçoğlu**, M, s.212.

eylemlerinden sorumlu tutulduğu üçüncü kişilerin kusuru bulunmaması ve araçtan kaynaklanan bir arızanın kazayı etkilemiş olmaması halinde, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse, sorumluluktan kurtulur (KTŞK.m.18/II). Buna göre taşıyıcı, kendisine ve yardımcı şahıslara yükletilebilen bir kusurun bulunmadığını ve kaza sebebinin mücbir sebep veya zarar görenin ağır kusuru ya da üçüncü kişinin ağır kusurundan kaynaklandığını gösteren iki unsuru bir arada ispatlamalıdır²⁹².

Taşıyıcı ve yardımcılarına yükletilebilen en ufak bir kusurun varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olmaz. Örneğin taşıyıcı veya yardımcılarının sevk ve iradesi altında bulunan taşıtın, mevzuata aykırı hız yapması, hatalı sollama yapması, aşırı yolcu alması ve benzeri sebeplerin olması halinde, kaza yolcunun veya üçüncü kişinin ağır kusuru veya mücbir sebepten kaynaklansa dahi taşıyıcı sorumlu olur²⁹³. Taşıttaki bozukluk durumunda ise, kazanın meydana gelmesine etki edebilen fren ve tekerleğin patlaması, bagaj kapağının kapanmaması, rot başı kırılması ve farların yanmaması gibi arızalar da taşıyıcıyı sorumlu kılar. Ancak bu arızanın kazayı etkilemesi şarttır²⁹⁴. Örneğin gündüz vakti meydana gelen bir kazada, aracın ön farlarının yanmaması kazanın oluşumunda etken değildir.

Taşıyıcı, kusursuz sorumlu olduğu için ispat yükü kendisine aittir. Taşıyıcı, kendisinin ve yardımcı şahıslarının bir kusuru bulunmadığını, taşıtın işletilmesine ilişkin bir olayın gerçekleşmediğini ispatlamalıdır. Taşıyıcı bununla birlikte kazanın zarar gören yolcunun veya üçüncü kişinin ağır kusurundan ya da mücbir sebepten kaynaklandığını kanıtlamak zorundadır²⁹⁵.

2. Yolcunun Ağır Kusuru

Taşıyıcı, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan ve en önemli borcu olan taşıma edimini ifa ederken, yolcuyu sağ salim götürme borcu altındadır. Yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalden dolayı taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için, kaza meydana gelmelidir. İşte bu kazaya neden olan ihlalin meydana gelmesinde zarar

²⁹² Eren, Motorlu Araç, s.206; Çeliktaş, s.94; Havutçu/Gökyayla, s.132; Eriş, M, s.128; Erdoğan, s.501; Ateş, Hüseyin: Motorlu Araç İşletenin Sorumluluktan Kurtulması, TBB Dergisi, S.100, 2012, s.344; Aşçıoğlu, s.115.

²⁹³ Kaya, A, s.993; Ateş, s.345.

²⁹⁴ Ateş, s.346.

²⁹⁵ Çelik, s.178; Yılmaz, Z, s.101.

gören yolcunun ağır kusuru varsa, taşıyıcı, bu yolcuya karşı sorumlu olmaktan kurtulur²⁹⁶.

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18. maddesinin ikinci fıkrasında, kazanın oluşumunda zarar gören yolcunun ağır kusuru, taşıyıcıyı yolcuya karşı sorumluluktan kurtaran bir sebep olarak gösterilmiştir. Taşıyıcının bu kanuna göre sorumluluğu tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk hali olduğu için, kazanın mücbir sebep ya da illiyet bağımlı kesen sebeplerden kaynaklandığının ispatı halinde, taşıyıcı sorumlu olmaz. Yolcunun ağır kusuru, yolcunun kasti ya da ağır ihmali bir davranış şeklidir ve bu kusur illiyet bağımlı kesen sebeplerden biri olarak kabul edilir²⁹⁷. Örneğin taşıt hareket halindeyken, yolcunun taşıttan inmesi ya da binmesi, kapıya yaslanması, pencereden sarkması, bagajın ambalajının yetersiz olması ve hakkında yeterli bilgi verilmemesi hallerinde meydana gelen zararda yolcunun ağır kusuru bulunduğu kabul edilmektedir²⁹⁸. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için yolcunun fiili, zarar ile fiil arasındaki illiyet bağımlı kesecek kadar ağır ve taşıyıcının fiilinin etkisini ikinci plana atabilecek derecede yoğun olmalıdır. Şayet yolcunun fiili, illiyet bağımlı kesecek kadar yoğun değilse, yolcunun hafif kusuru gündeme gelir ve taşıyıcının sorumluluğu yolcunun kusuru oranında hafifler²⁹⁹. Ayrıca yolcunun kusurunun yoğunluğunu tespit ederken, her olayı kendi içinde değerlendirmek gerekir³⁰⁰.

²⁹⁶ Von Tuhr, s.101; Erzurumluoğlu, s.46; Tandoğan, s.249; Kırman, s.121; Havutçu/Gökyayla, s.137; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, s.540; Eren, s.563; Kılıçoğlu, A, s.312; Tiftik, s.38; Erdoğan, s.501; Arslan, A, s.110; Çelik, s.130; Canbolat, s.108; Seven, s.171; Hatemi/Gökyayla, s.138; Ayan, s.267; Antalya, s.539; Eriş, M, s.129; Aşçıoğlu, s.121; Narter, s.195; Yücel, s.168.

²⁹⁷ Tiftik, s.38; Çelik, s.130; Hatemi/Gökyayla, s.138; Ayan, s.267; Ateş, s.355; Narter, s.195.

²⁹⁸ 11.HD. 28.2.1985, 834/1045 (Kazancı İçtihat ve Bilgi Bankası).

²⁹⁹ Von Tuhr, s.101; Çeliktas, s.92; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, s.540; Eren, s.563; Reisoğlu, s.218; Nomer, s.181; Tiftik, s.38; Özdemir/Grassinger, s.1244; Hatemi/Gökyayla, s.138; Antalya, s.539; Alttop, s.164; Akbulut, s.89; Akkurt, s.297.

³⁰⁰ Narter, s.195.

3. Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru

İllyet bağıni kesen sebeplerden biri de, üçüncü kişinin ağır kusurudur³⁰¹. Üçüncü kişinin ağır kusuru³⁰² varsa, taşıyıcı başka bir yükümlülüğünü ihlal etmediği takdirde sorumlu olmaktan kurtulur. Bir başka deyişle sadece üçüncü kişinin ağır kusurunun bulunması, taşıyıcının sorumluluğunun doğmasına engel olmaz; bununla birlikte taşıma mevzuatı gereğince taşıyıcıya yükletilebilen herhangi bir kusur da söz konusu olmamalıdır. Aksi halde taşıyıcı meydana gelen zarardan sorumlu olur³⁰³.

Yolcu, taşıyıcı ve yardımcılarının dışında kalan kişiler, üçüncü kişi olarak değerlendirilir³⁰⁴. Üçüncü kişinin ağır kusurundan bahsedebilmek için, taşıyıcı ve yardımcı şahıslar kendilerine düşen en yüksek özen yükünü tamamıyla yerine getirmiş olmalıdır. Ayrıca zararın meydana gelmesinde taşıyıcı ve yardımcılarına yükletilebilen herhangi bir kusurun bulunmadığı da kanıtlanmış olmalıdır. Bunun yanı sıra üçüncü kişinin ağır kusuru, taşıyıcı ve yardımcı şahısların fiili ile zarar arasındaki illiyet bağıni kesecek ağırlıkta olmalıdır. Üçüncü kişinin ağır kusuru bu derecede yoğun değil, ancak zararın oluşumunda etkiliyse, üçüncü kişi zarar görenlere karşı taşıyıcıyla birlikte müteselsilen sorumlu olur³⁰⁵.

4. Mücbir Sebep

Mücbir sebep, hukukumuzda illiyet bağıni kesen sebepler arasında gösterilir³⁰⁶. Borçlu taşıyıcının önceden öngöremediği istem dışı ve karşı koyması

³⁰¹ Eren, Motorlu Araç, s.207; Erzurumluoğlu, s.48; Tandoğan, s.250; Çelikaş, s.93; Havutçu/Gökyayla, s.139; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.541; Eren, s.566; Kılıçoğlu, A, s.312; Tiftik, s.39; Erdoğan, s.502; Çelik, s.167; Seven, s.171; Hatemi/Gökyayla, s.139; Ayan, s.266; Antalya, s.540; Eriş, M, s.130; Aşçoğlu, s.123; Ateş, s.357; Yılmaz, Z, s.117; Narter, s.196; Yücel, s.172.

³⁰² Ağır kusur, yargı kararlarında, aynı durum ve koşullar altında makul zekâdaki her insanın göstereceği en ilkel (basit) dikkat ve özenin gösterilmemesi şeklinde tanımlanır. Başka bir anlatımla ağır kusurda; hal ve şartların yüklediği özen gösterme ve tedbir alma ödevlerine veya bir hareket tarzı emreden kurallara "tam bir aldırmaçlık" söz konusudur. Ağır kusur, bağışlanması kesinlikle olanaksız olan irade eksikliği esasına dayanır. Örneğin kırmızı ışıkta geçme neticesinde bir kaza meydana gelirse, geçen şoför asli kusurlu olmasına rağmen; ağır kusurlu olarak kabul edilmez. HGK. 10.12.2003, 11756/743 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

³⁰³ Havutçu/Gökyayla, s.140; Kılıçoğlu, A, s.312; Erdoğan, s.502.

³⁰⁴ Tandoğan, s.249; Çelikaş, s.93; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.541; Eren, s.568; Akbulut, s.64.

³⁰⁵ Çelikaş, s.93; Havutçu/Gökyayla, s.140; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.541; Eren, s.566; Tiftik, s.41; Hatemi/Gökyayla, s.139; Antalya, s.540; Ateş, s.358; Yılmaz, Z, s.120.

³⁰⁶ Erzurumluoğlu, s.43; Tandoğan, s.248; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.539; Eren, s.558; Kılıçoğlu, A, s.312; Erdoğan, s.501; Çelik, s.170; Kaya, A, s.990; Seven, s.171;

mümkün olmayan olağanüstü ve harici olaylara mücbir sebep denir³⁰⁷. Normal şahıslar için mücbir sebep sayılan bazı haller, taşıyıcı açısından sayılmayabilir. Zira taşıyıcı basiretli bir tacir olarak hareket etme yükümlülüğü altındadır. Hatta taşıyıcı tacir olmasa bile, normal şahıslardan daha fazla dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü altındadır³⁰⁸. Mücbir sebep taşıyıcının taşıtı, yardımcı şahısları ve kendisinin dışında gerçekleşen harici ve olağanüstü bir olay olmalıdır. Bir başka ifadeyle taşıyıcının hiçbir şekilde daha önceden kestiremediği ve kaçınmadığı bir olay olmalıdır. Bu yüzden toprağın kayması, çığ düşmesi, yolun buzlanması, lastik patlaması, şoförün aniden ölmesi gibi olaylar, daha önceden kestirilebildiği ve kaçınabildiği için mücbir sebep olarak kabul edilmez³⁰⁹.

Mücbir sebep olağanüstü toplumsal, hukuksal ve doğa olayları olmalı ve bunlardan kaçınılması mümkün olmamalıdır³¹⁰. Ayrıca mücbir sebep, nisbi nitelikte olmalıdır. Bir başka ifadeyle aynı nitelikteki bir olay taşıyıcının öngörüp kaçınabilmesine neden olurken; bazı hallerde ise, öngörüp kaçınması mümkün değildir. Örneğin terör bölgesine taşımacılık faaliyetinde bulunan bir taşıyıcı, terör olayına ilişkin olarak tüm önlemleri almalıdır. Buna karşılık terör bölgesi olmayan bir bölgeye taşımacılık faaliyeti yapılır ve terör faaliyetlerinden dolayı taşıyıcının

Hatemi/Gökyayla, s.139; **Ayan**, s.266; **Antalya**, s.537; **Ateş**, s.350; **Yılmaz**, Z, s.104; **Yücel**, s.163; **Akbulut**, s.62.

³⁰⁷ **Erzurumluoğlu**, s.37; **Von Tuhr**, s.589; **Çeliktaş**, s.90; **Kırman**, s.120; **Havutçu/Gökyayla**, s.134; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.539; **Eren**, s.557; **Kılıçoğlu**, A, s.312; **İnal**, Tamer: Mücbir Sebeplerin Oluşum Unsurları, Prof. Dr. Kemal Oğuzman'a Armağan, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Türk Millî Komitesi, Ankara 1997, s.16; **Tiftik**, s.36; **Erdoğan**, s.501; **Arslan**, A, s.110; **Kaya**, A, s.991; **Canbolat**, s.107; **Hatemi/Gökyayla**, s.139; **Ayan**, s.266; **Antalya**, s.537; **Eriş**, M, s.129; **Yücel**, s.164; **Akbulut**, s.62; 11. HD. 8.12.1980, 5575/5725 (**Eriş**, G, s.306).

³⁰⁸ Mücbir sebebi açıklayan üç teori bulunmaktadır: Bunlar sübjektif, objektif ve tehlike teorileridir. Sübjektif teori, sadece borçlunun davranışlarını dikkate alarak mücbir sebebin uygulanması gerektiğini ileri sürmektedir. Ancak bu teori kusursuz sorumluluk hususunda yetersiz kaldığı için eleştirilmiştir. Buna karşılık doktrinde hâkim olan objektif teoriye göre, olayın meydana gelmesinde beklenmedik hali aşan olağanüstü bir durumun, borçlunun işletmesi ve faaliyeti dışında meydana gelmesi gerekir. Diğer taraftan tehlike teorisi de hem sübjektif hem de objektif teorinin karması niteliği taşır. Zira borçlu hem tüm önlemleri almalı hem de zarar veren olay onun işletmesi dışında öngöremediği bir nedenden dolayı meydana gelmelidir. (**Erzurumluoğlu**, s.17-28; **İnal**, s.17). Bize göre taşıma hukukunda tehlike teorisinin uygulanması daha isabetlidir. Zira taşıyıcının göstermesi gereken özen, diğer borçluların göstermesi gerekenden daha ağır bir yükümlülüktür. Aynı zamanda mücbir sebep sayılan haller daha kısıtlı olup, harici olarak gerçekleşen ve öngörülme halleridir.

³⁰⁹ **Eren**, Motorlu Araç, s.209; **Erzurumluoğlu**, s.38; **Ülgener**, s.99; **İnal**, s.34; **Kılıçoğlu**, A, s.312; **Can**, Navlun, s.27; **Çelik**, s.171; **Kaya**, A, s.994; **Aşçıoğlu**, s.119; **Yılmaz**, Z, s.111; **Narter**, s.194.

³¹⁰ **Erzurumluoğlu**, s.37; **Çeliktaş**, s.90; **Eren**, s.558; **Ülgener**, s.100; **Tiftik**, s.36; **Antalya**, s.538; **Eriş**, M, s.129; **Akbulut**, s.62.

sorumluluğuna gidilen bir olay meydana gelirse, mücbir sebep söz konusu olduğu için, illiyet bağı kesilir. Benzer durumlar kaçınılması mümkün olmayan doğa olayları ve hukuksal olaylar için de geçerlidir³¹¹.

Mücbir sebep teşkil eden bir olayın kaçınılmazlığı işletmenin faaliyetine göre mutlak nitelik taşır; buna karşılık beklenmeyen hal nisbidir. Kaçınılmazlığın mutlak olmasının ölçüsü, mücbir sebep teşkil eden olayın bilim ve fenni kullanan, her türlü masraftan kaçınmayan taşıyıcının da başına gelebilmesidir. Ancak bu taşıyıcının zarar veren olaydan kaçınması mümkün ise, mücbir sebep söz konusu olmaz³¹². Olayın kaçınılmazlık niteliği, önlenemez ve dayanılmaz olmasını içinde barındırır. Mücbir sebebin öngörülemezliği ise, olağanüstü nitelikte olmalıdır. Bir başka ifadeyle düşünülmesi mümkün olmayan, çok az sıklıkla meydana gelen bir olay olmalıdır. Bu sebeple bazı bölgelerdeki toprak kaymaları ve terör olayları, rot başlıklarının kırılması, yolun buzlanması gibi olaylar öngörülebildiği için, mücbir sebep teşkil etmez³¹³.

Beklenmeyen hal ise, mücbir sebepten tamamen farklıdır. Beklenmeyen hali mücbir sebepten ayıran en önemli unsur harici olmasıdır. Zira beklenmeyen olayı taşıyıcı öngörebilir ve buna karşı önlem ve tedbirleri alabilir. Oysa mücbir sebep teşkil eden olayı taşıyıcının öngörmesi, öngörse bile engelleyebilmesi mümkün değildir. Bu yüzden taşıyıcının göstermesi gereken en yüksek özen ve dikkat yükümlülüğü, beklenmeyen hallerden sorumlu olmasına neden olur³¹⁴.

G. Zamanaşımı

1. Genel Olarak

Hukuk kurallarına göre belirlenen süreler içinde alacaklının, alacak hakkını borçludan talep etmesi gerekir. Ancak alacaklı belirlenen süre içinde alacağını talep

³¹¹ Eren, Motorlu Araç, s.210; Çelikleş, s.92; Kırman, s.120; İnal, s.23; Havutçu/Gökyayla, s.135; Eren, s.559; Kılıçoğlu, A, s.404; Çelik, s.172; Antalya, s.538; Ateş, s.350.

³¹² Erzurumluoğlu, s.39; İnal, s.38; Eren, s.560; Antalya, s.537; Akbulut, s.60.

³¹³ Erzurumluoğlu, s.40; Çelikleş, s.91; Havutçu/Gökyayla, s.136; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altóp, s.540; Eren, s.562; İnal, s.46; Rot çıkması mücbir sebep teşkil etmez. (11. HD. 3.6.1982, 2080/2670). Motorlu taşıtın frenin patlaması, taşıyıcıyı sorumlu olmaktan kurtarmaz. 11. HD. 7.6.1982, 2876/2740 (Eriş, G, s.312).

³¹⁴ Eren, Motorlu Araç, s.207; Havutçu/Gökyayla, s.135; Tandoğan, s.248; Çelikleş, s.91; İnal, s.27; Eren, s.558; Kılıçoğlu, A, s.404; Can, Navlun, s.27; Nomer, s.157; Ayan, s.266; Tiftik, s.37; Antalya, s.538; Aşçıoğlu, s.119; Ateş, s.351.

etmezse, borçlu zamanaşımı def'ini ileri sürerek borcunu ifa etmekten kaçınır³¹⁵. Alacaklı belli bir süreyi geçirdikten sonra devlet aracılığıyla alacağını talep eder ve borçlu zamanaşımı def'inde bulunursa, artık alacağını devletin cebri icra organları aracılığıyla talep edemez. Hâkim kendiliğinden zamanaşımı süresini nazara alamaz; ancak borçlunun süresi içerisinde ya da ıslah yoluyla³¹⁶ zamanaşımı def'inde bulunması halinde hâkim davayı reddeder³¹⁷.

Zamanaşımı, bir borç ilişkisinde borcu sona erdirmez; borç, eksik borç niteliğini taşıyarak varlığını sürdürür. Yani, borç devam eder; ancak devlet aracılığıyla borçlu ifaya zorlanamaz. Eksik borç niteliğini taşıması nedeniyle, borçlu borcunu ifa ederse, daha sonra zamanaşımına uğradığından dolayı ifa etmiş olduğu miktarı geri talep edemez³¹⁸.

Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğmakta ve Türk Ceza Kanunu'nda bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörülmekteyse, tazminat davasında bu ceza zamanaşımı uygulanır. Bu durumda işlenen fiil karşısında hükmedilen ceza beş yıla kadar hapis ve adli para cezalarında sekiz yıl, beş yıla yirmi yıl arası hapis cezalarında on beş yıl, müebbet hapis cezalarında yirmi beş yıl, ağırlaştırılmış müebbet hapis cezalarında otuz yıllık zamanaşımı süreleri uygulanır (TCK.m.66)³¹⁹.

2. Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Zamanaşımı

Karayolu Taşıma Kanunu hükümleri uyarınca yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat

³¹⁵ **Von Tuhr**, s.687; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.600; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.1030; **Reisoğlu**, s.424; **Nomer**, s.323; **Meriç**, Nedim: Zamanaşımı Def'ine İlişkin Bazı Medeni Yargılama Hukuku Meseleleri, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.1, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s.679; **Hatemi/Gökyayla**, s.331; **Ayan**, s.414; **Antalya**, s.765.

³¹⁶ Islah yoluyla zamanaşımı def'ini ileri sürmenin mümkün olup olmadığı hususu öğretisi ve Yargıtay kararlarında tartışmalıdır. Bu konuda daha geniş bilgi için bkz., **Oğuzman/Öz**, C.1, s.621; **Reisoğlu**, s.427; **Kılıçoğlu**, A, s.900, dn:1069; **Nomer**, s.326; **Meriç**, s.693-694; **Tanrıver**, Süha: Yazılı Yargılama Usulünde Islah Yoluyla Zamanaşımı İleri Sürülüp Sürülemeyeceği, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.1, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s.1079-1084; **Ayan**, s.421; **Akil**, Cenk: Yargıtay Kararları Işığında Zamanaşımı Def'inin Islah Yolu ile İleri Sürülüp Sürülemeyeceği Meselesi, HHFD. 2012, C.II, S.2, s.1-15.

³¹⁷ **Oğuzman/Öz**, C.1, s.601; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.1032; **Reisoğlu**, s.440; **Kılıçoğlu**, A, s.899; **Nomer**, s.325; **Meriç**, s.690; **Tanrıver**, s.1079; **Seven**, s.231; **Erdem**, E, s.377; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.47; **Hatemi/Gökyayla**, s.333; **Ayan**, s.420.

³¹⁸ **Von Tuhr**, s.35; **Oğuzman/Öz**, C.1, s.20; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.25; **Eren**, s.94; **Reisoğlu**, s.440; **Kılıçoğlu**, A, s.33; **Meriç**, s.698; **Seven**, s.232; **Erdem**, E, s.377; **Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı**, C.1, s.46; **Nomer**, s.325; **Hatemi/Gökyayla**, s.22; **Ayan**, s.418-419; **Antalya**, s.26; **Aşçıoğlu**, s.451; **Yılmaz**, Z, s.571.

³¹⁹ **Antalya**, s.774.

yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her halde zarara neden olan olay tarihinden itibaren on yıl sonra zamanaşımına uğrar (KTŞK.m.24/I).

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre iki zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Bunlardan biri hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği andan itibaren başlayan iki yıllık süredir³²⁰. Diğeri ise zarara neden olan fiilin gerçekleştiği tarihten itibaren on yıllık süredir. Bu sürelerin durmasına ve kesilmesine, genel hükümlerdeki zamanaşımının durmasına ve kesilmesine ilişkin hüküm uygulanır (TBK.m.153, 154). Zamanaşımı süresi taşıyıcı için durur ya da kesilirse, sigortacıya karşı da durur ya da kesilir. Aynı zamanda sigortacı için zamanaşımı süresi durur ya da kesilirse, taşıyıcıya karşı da durur ya da kesilir (KTŞK.m.24/III).

Taşıyıcının yolcuya verdiği zararı sigortacı tazmin edebileceği gibi kendisi de tazmin edebilir³²¹. Sorumluluk sigortası gereğince, tazminatı ödeyen kişinin diğer tazminat yükümlülerine karşı rücu hakkı söz konusu olabilir. Tazmin eden kişi kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdiği takdirde rücu hakkını kullanabilir. Zararı tazmin eden tazminat yükümlüsü rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yıl içerisinde, her halükarda fiilin gerçekleştiği tarihten itibaren on yıl içerisinde rücu hakkını talep etmelidir (KTŞK.m.24/IV). Aksi halde rücu hakkından doğan alacak zamanaşımına uğrar. Tazminat yükümlüsü zararı ödediği ve rücu edilecek kimseyi öğrendiği günden itibaren zamanaşımı süresi işlemeye başlar. Rücu talebine ilişkin zamanaşımı süresinin durmasına ve kesilmesine genel hükümler uygulanır (TBK.m.153, 154).

III. SİGORTANIN TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNA ETKİSİ

Kişiler, bir takım risklere karşı kendilerini koruma altına almak isterler. Bu koruma, ileride gerçekleşmesi muhtemel riskler yüzünden mal varlığı unsurlarında meydana gelme ihtimali olan azalmayı önlemeye yöneliktir³²².

³²⁰ Von Tuhr, s.702; Oğuzman/Öz, C.1, s.607; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, s.1049-1052; Reisoğlu, s.431; Kılıçoğlu, A, s.884; Nomer, s.334; Hatemi/Gökyayla, s.335; Erdem, E, s.391; Antalya, s.768; Aşçıoğlu, s.455; Narter, s.822.

³²¹ Kılıçoğlu, A, s.511.

³²² Kender, Rayegan: Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, 14. Bası, 12 Levha Yayınları, İstanbul 2014, s.8; Eriş, G, s.21; Ünan, İsteğe Bağlı, s.7; Kayıhan, Şaban: Sigorta Sözleşmelerinde Prim Ödeme Borcu, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2004, s.29; Can, Mertol: Türk Özel Sigorta Hukuku, 3. Bası, İmaj Yayınevi, Ankara 2009, s.19; Yılmaz, Z, s.925.

Taşıyıcının yolcular için yaptırmış olduğu sigortalar, onun mesleki sorumluluğunu teminat altına almaya çalışır. Bu yüzden sorumluluk sigortası, taşıyıcının yolcu ve diğer kişilere vermiş olduğu zararı karşılama amacı taşıdığı için, bir tür zarar sigortasıdır. Taşıyıcı, sorumluluk sigortasıyla sorumluluğunu kabul eder; ancak sorumluluğa neden olan zararı karşılama borcundan kurtulmaktadır. Başka bir ifadeyle sorumluluk sigortaları ile taşıyıcının zarar veya tazminat ödemesine konu davranışları, hile ve kasıt halleri hariç olmak üzere, kusurlu ve kusursuz sorumluluklarının maddi sonuçları, sigorta şirketince güvence altına alınmaktadır. Bu anlamda taşıyıcının Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolları Trafik Kanunu uyarınca akdettiği sigortalar, sorumluluk sigortası niteliğindedir.

Kural olarak tehlike sorumluluğunun olduğu yerde kanun koyucu sigorta yapma zorunluluğu da getirmiştir³²³. İlgili mevzuat gereğince zorunlu sigortaların yapılması zorunludur. Zira yolcuların zarar görmesi kamu düzenini ilgilendirir. Kamu düzenini ilgilendiren bir hususta kanun koyucu, sigorta yapma borcunu tarafların keyfiyetine bırakmaz. Buna karşılık bazı durumlarda, kanun koyucu yolcuyla asgari düzeyde koruduktan sonra, daha da iyi korunması için sigorta yapılabilmesini, taşıyıcının isteğine bırakmıştır. Bu durumda da ihtiyari sigortalar söz konusu olur.

A. Zorunlu Sigortalar

Kanun tarafından taşıyıcılara sigorta sözleşmesinin yapılmasının emredildiği ve yapılmaması halinde yaptırımların uygulandığı sigorta türlerine zorunlu sigortalar denir. Karayolu yolcu taşımacılığında sorumluluk sigortası olarak Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ile Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortasının ve can sigortası olarak Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Ferdi Koltuk Sigortasının taşıyıcı tarafından yapılması, emredici olarak düzenlenmiştir (KTK.m.91; KTŞK.m.18; KTŞY.m.64)³²⁴. Karayolu Turist Taşıma Araçları Zorunlu Sigortası ve Uluslararası Yeşil Kart (Green Card) Sigortası da karayolu yolcu taşımacılığındaki zorunlu sigortalardandır.

Kanunun taşıyıcılar için emrettiği zorunlu sigortaların yapılmaması, taşıyıcıların hem cezai, hem idari, hem de hukuksal sorumluluğuna yol açar. Taşıyıcı

³²³ Tandoğan, s.28; Çelikleş, s.12; Tiftik, s.117; Antalya, s.415.

³²⁴ Eriş, M, s.137.

zorunlu sigortaları yapmaması halinde, çıkmış olduğu seferdeki taşıma faaliyetine devam edemeyebilir, yetki belgesi elinden alınabilir ve yetkili kolluk kuvvetlerince trafik cezasına hükmedilebilir. Diğer taraftan taşıyıcının, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklı yan yükümlülüklerinden biri de, yolcuların lehine olan sigortaları yapmaktır. Bu sigortaları yapma yükümlülüğü, taşıyıcının yolcuyu koruma borcunun gereğidir. Taşıyıcının bu sigortaları yapmaması, borca aykırı davranışa neden olur ve taşıyıcı genel hükümlere göre sorumlu olur.

Zorunlu sigorta kapsamına giren bir zararın tazmin edilmesi, sigorta sözleşmesinin sigortacısından doğrudan talep edilebilir (TTK.m.1478). Bu durumda sigortalı, sigortadan doğan talebini belirten dilekçeyi, mevzuat gereği tazminata hak kazandığını gösteren diğer belgeleri eksiksiz olarak, sigortacının merkezine veya kuruluşlarına iletmelidir. Sigorta Genel Şartları'na göre, bu belgelerin iletiği tarihten itibaren sigortacı, talep edilen tazminatı, poliçedeki teminat tutarları dâhilinde, sekiz iş günü içinde öder (KTK.m.99). Tazminatın bu süre içinde haklı neden olmaksızın ödenmemesi halinde, sigortacı borçlu temerrüdüne düşer. Sigortacı temerrüde düştüğünde, ödenmemiş tazminat miktarına yasal temerrüt faizi işlemeye başlar. Burada temerrüt faizinden kasıt, 3095 sayılı kanun kapsamındaki ticari işlere uygulanan temerrüt faizidir.

B. İhtiyari Sigorta

Taşıyıcı, taşımacılık yaptığı her bir taşıtı için ihtiyari sigortaları yaptırabilir. İhtiyari sigortalar, isteğe bağlı bir zarar sigortasıdır. Taşıyıcı, bu sigortayla üçüncü kişilere verdiği zararlardan doğan sorumluluğunu sigorta ettirdiği için, bir sorumluluk sigortasıdır. Karayolu yolcu taşımacılığında yapılan ihtiyari sigortalardan en önemlisi İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortasıdır³²⁵.

İhtiyari sigortaların amacı, bir kaza neticesinde zarar gören yolcuların zararının karşılanmasıdır. Ancak bu sigortalarda sigortacı, maddi zararları teminat altına alır, buna karşılık manevi zararlar teminat kapsamı dışında kalmasına rağmen anlaşmayla sigorta kapsamına alınabilir³²⁶.

³²⁵ Eriş, M, s.161.

³²⁶ Yılmaz, Z, s.1297.

Taşıyıcı, zorunlu sigortaları yapma mecburiyeti altında olduğu için yapmamanın cezai, idari ve hukuki sorumlulukları vardır. Ancak ihtiyari sigortaları yapmak, taşıyıcının isteğine bağlıdır. Taşıyıcı, ihtiyari sigortaları yapmakla zarar gören yolcuların zararının daha iyi karşılanmasını ve kendisinin sorumlu olduğu meblağın değerini, rizikoyu paylaşıp, azaltmayı amaçlar. İhtiyari sigortalarda sigortacının sorumlu olduğu meblağ, poliçede belirtilen teminatlar çerçevesinde belirlenir. Buna karşılık sigortacı, poliçede belirtilen teminat miktarlarını aşan kısımlar için sorumlu değildir.

Bu sigortaya üçüncü kişiler başvurma hakkına sahiptir. Üçüncü kişilerin maddi zararları kapsamında, destekten yoksun kalma, tedavi giderleri, sakatlık tazminatı ve araç hasarları halinde meydana gelen zararlar, sigortacıdan tazmin edebilir. Buna karşılık araç maliki dışındaki sürücü ve hizmetliler ile işletenin eşi, çocuğu ve yakınları bu sigortaya başvuramaz (TTK.m.1481).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TAŞIYICININ TÜRK TİCARET KANUNU
VE
KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE SORUMLULUĞUNUN
KARAYOLU TAŞIMA KANUNU'NA GÖRE SORUMLULUKLA
KARŞILAŞTIRILMASI
İLE
SORUMLULUK HALİNDE AÇILACAK DAVA

I. GENEL OLARAK

Taşıyıcı, yolcuya verdiği zararlardan dolayı sadece Karayolu Taşıma Kanunu'na göre değil, aynı zamanda Türk Ticaret Kanunu ve Karayolları Trafik Kanunu'na göre de sorumludur. Bu kanunların hükümleri birbiriyle yarışabilir. Böyle bir durumda yolcu aksini istemezse, hâkim somut olaya zararı en iyi giderim imkânı sağlayan sorumluluk hükümlerini uygular (TBK.m.60).

Taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'na göre tehlike esasına dayalı kusursuz sorumludur. Taşıyıcı Türk Ticaret Kanunu'na göre olağan sebep esasına dayalı kusursuz sorumludur. Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki sorumluluk ile Türk Ticaret Kanunu'ndaki sorumluluk yarışabilir. Tehlike sorumluluğu ile olağan sebep sorumluluğunun yarışması halinde, aksi talep edilmediği müddetçe tehlike sorumluluğu somut olaya uygulanır. Zira taşıyıcı açısından tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk, olağan sebep esasına dayalı kusursuz sorumluluktan daha ağır hükümler içerir ve bu hükmün uygulanması zarar görenin lehinedir³²⁷.

Yolcu, hem Karayolları Trafik Kanunu'ndaki işletenin sorumluluğu hükümlerine gidebileceği gibi, hem de Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki taşıyıcının sorumluluğu hükümlerine gidebilir. Burada sorumlulukların teklifi gündeme gelebilir. Taşıyıcı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu hükümlerine göre tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk hükümlerine göre sorumludur. Taşıyıcı hem Karayolları Trafik Kanunu'na hem de Karayolu Taşıma Kanunu'na göre sorumlu

³²⁷ Reisoğlu, s.392; Çelik, s.80; Antalya, s.665; Aşçıoğlu, s.210; Yılmaz, Z, s.20.

olması halinde teklik ilkesi geçerlidir³²⁸. Bu durumda aksi talep edilmediği müddetçe hâkim somut olayın şartlarına göre zarar görenin lehine olan hükümleri uygular.

Bu bölümde taşıyıcının Karayolları Trafik Kanunu ile Türk Ticaret Kanunu'na göre sorumluluğunun Karayolu Taşıma Kanunu'na göre olan farkları incelenmiştir. Bu anlamda sorumluluğun hukuki niteliği, şartları, sınırlandırılması ve hafifletilmesi ile sorumluluktan kurtulması ve zamanaşımı açısından farklılıkları incelenmiştir.

II. SORUMLULUĞUN KAPSAMI AÇISINDAN

A. Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Sorumluluğun Kapsamı

Karayolu Taşıma Kanunu'nun Kapsam başlıklı 2. maddesinde, bu kanunun hangi taşıyıcılara uygulanacağı belirtilmiştir. Buna göre kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yolcu ve eşya taşımacılığı yapan kişileri ve bunlara yardımcı olan diğer ilgili kişilere bu kanun hükümleri uygulanır (KTŞK.m.2). Dolayısıyla taşıyıcının taşıma işini bir motorlu taşıt aracılığıyla görmesi gerekir. Karayolu Taşıma Kanunu'nda motorlu taşıtın tanımı yapılmadığı için Karayolları Trafik Kanunu'ndan faydalanılmıştır. Buna göre motorlu taşıt, karayolunda bir makine gücünden destek alarak hareket kabiliyetine sahip olan ve insan, hayvan, yük gibi cisimleri taşımaya yarayan araçlardır (KTK.m.3).

Kamuya açık karayollarında yapılan taşımacılık faaliyetleri bu kanunun kapsamına girer. Karayolu, trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanları ifade eder (KTK.m.3). Taşıyıcının Karayolu Taşıma Kanunu'na göre sorumlu olması, zarar veren olayın kamuya açık bir alanda meydana gelmesine bağlıdır. Kamuya açık olmayan yerlerde ve özel mülkiyete ait alanlarda, zarar veren fiilin gerçekleşmesi halinde, taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'na göre değil; Türk Borçlar Kanunu'na göre sorumlu olur³²⁹. Örneğin bir sitenin otoparkında veya sadece askeri taşıtların giriş çıkış yaptığı yerlerde gerçekleşen kazalara Karayolu Taşıma Kanunu uygulanmaz.

³²⁸ Eren, Motorlu Araç, s.161; Havutçu/Gökyayla, s.31; Eren, s.669; Antalya, s.665.

³²⁹ Tandoğan, s.244; Eren, Motorlu Araç, s.172; Havutçu/Gökyayla, s.20; Antalya, s.673.

B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Kapsamı

Türk Ticaret Kanunu kapsamına tüm taşıyıcılar girer. Bir başka deyişle bu kanuna göre şehir içi, şehirlerarası ve uluslararası taşımalar konusunda bir ayırım bulunmaz. Ancak Türk Hukukunun münhasır yargılama sahasından çıkan taşıma işleri hakkında, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanmaz. Bu durumda Milletlerarası Özel Hukuk Kuralları, hangi hukukun uygulanacağını belirler. Diğer taraftan taşıma işini geçici olarak yerine getiren kişiler hakkında da Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır (TTK.m.851). Dolayısıyla taşıma işinin sürekli olarak yapılması veya geçici olarak yapılması arasında herhangi bir fark bulunmaksızın, yolcuya verilen zararlardan dolayı taşıyıcılar Türk Ticaret Kanunu'na göre sorumludur³³⁰.

C. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluğun Kapsamı

Karayolları Trafik Kanunu'nun 2. maddesine göre işletenin sorumluluğunun gerçekleşmesi için, zarar veren olayın karayolunda gerçekleşmesi gerekir. Ayrıca zarar veren olayın gerçekleşmesine motorlu taşıt sebebiyet vermelidir. Bu anlamda Karayolları Trafik Kanunu'nun Karayolu Taşıma Kanunu'ndan bir farkı yoktur.

Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında sadece taşıyıcı sıfatına sahip olan kişiler sorumludur. Oysa Karayolları Trafik Kanunu kapsamında işleten sıfatına sahip olan herkes sorumludur. Araç üzerinde fiili hâkimiyet kuran, giderlerine katlanan, taşıtın taşıdığı riskleri göz önünde bulunduran ve araçtan ekonomik menfaat elde eden kişi işleten sıfatını kazanır³³¹. Taşıyıcıyı işletenden ayıran en temel fark ise taşıma sözleşmesine taraf olmasıdır. Bu yüzden taşıyıcı hem Karayolu Taşıma Kanunu'na hem Türk Ticaret Kanunu'na hem de Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumlu olabilir. Buna karşılık taşıyıcı sıfatına sahip olmayan işleten ise, sadece Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumlu olur.

³³⁰ Belbez, s.388.

³³¹ Havutçu/Gökyayla, s.40.

III. SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ AÇISINDAN

A. Genel Olarak

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre taşıyıcı, yolcunun ölümünden, bedensel zararlarından ve eşyasının zarara uğramasından dolayı tehlike esasına göre kusursuz sorumludur. Sorumluluğun hukuki niteliği açısından Karayolu Taşıma Kanunu'nda eşyaya gelen zarar ile yolcunun şahıs varlığına gelen zararın hukuki niteliği açısından herhangi bir farklılık bulunmamaktadır. Her iki zararda da taşıyıcının tehlikeli faaliyeti sonucunda meydana gelebilecek bir risk bulunmaktadır³³².

Bu başlık altında öncelikle taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'na göre sorumluluğun hukuki niteliği ve bu niteliğin Karayolu Taşıma Kanunu'nda farkları ele alınmıştır. Bunun ardından Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumluluğun hukuki niteliği ve Karayolu Taşıma Kanunu ile kesişen ve farklı olduğu noktalar incelenmiştir.

B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'na göre sorumluluğunun hukuki niteliği Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki sorumluluğunun hukuki niteliğinden farklıdır. Zira taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'nda hem sağ salim götürme borcunun ihlali halinde hem de eşyayı koruma borcunun ihlali halinde tehlike esasına göre kusursuz sorumludur. Buna karşılık Türk Ticaret Kanunu'nda yolcuyu sağ salim götürme borcuna aykırılıktan doğan sorumlulukla bagaja karşı özen borcunun ihlalinden doğan sorumluluğu birbirinden ayırmış ve bu sorumlulukların hukuki nitelikleri de birbirinden farklıdır.

1. Sağ Salim Götürme Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğun Hukuki Niteliği

a. Genel Olarak

Taşıyıcı, yolcuları rahat bir yolculukla ve sağlıklı olarak gidecekleri yere sağ salim ulaştırmalı, taşıma faaliyetinin güvenli bir şekilde sürmesi için, gerekli diğer tüm önlemleri almalı ve taşıma hukuku kurallarına göre öngörülen tüm kurallara uymalıdır

³³² Oğuzman/Öz, C.2, s.192; Özdemir, s.20; Büyüksağış, s.6; Erdem, M, s.225.

(TTK.m.914/I). Taşıyıcı, yolcuları sağ salim götürmesi için alması gereken önlemleri alarak seyahati güven içinde tamamlamalıdır. Taşıyıcının yolcuyla sağ salim götürme borcunun ihlalden, sadece ölüm ve bedensel zararlar doğabilir³³³. Bir başka ifadeyle bu yükümlülükler uymama neticesinde bir kaza gerçekleşir ve yolcu bu kazadan dolayı bedensel zarara uğrar ya da ölürse taşıyıcı sorumlu olur (TTK.m.914/II).

Taşıyıcının sorumluluğunun temelinde kusur ilkesi yatmasına rağmen, Türk Ticaret Kanunu'ndan doğan sorumluluğu, kusursuz sorumluluktur. Taşıyıcının kusursuz sorumlu olması, taşıma hukukuna hâkim olan menfaatler dengesinin korunması, sebep olma ilkesi ve kusur sorumluluğunun yetersiz kalmasından kaynaklanır. Zira bu ilkeler taşıyıcının sorumluluğunu ağırlaştırarak daha ağır bir külfet getirmiştir. Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'ndan kaynaklanan bu sorumluluğu olağan sebep ilkesine dayanan kusursuz sorumluluktur.

b. Olağan Sebep İlkesine Dayanan Kusursuz Sorumluluk

Olağan sebep ilkesine dayanan kusursuz sorumlulukta zarara yol açan fiil, taşıyıcının kendi hâkimiyeti altında bulunan kimselerin davranışından veya seyahate çıkan taşıtın bozukluğundan kaynaklanır³³⁴. Bu fiil sonucu taşıyıcı, yolcunun uğradığı maddi ve manevi zararları tazmin etme yükümlülüğü altına girer. Bu sorumlulukta taşıyıcı, objektif özen ve dikkat gösterme yükümlülüğünü yerine getirseydi, bu zararın meydana gelmeyeceği anlayışına dayanır.

Özen esasına dayalı olağan sebep sorumluluğunda, yolculara hizmet sunulan motorlu taşıta veya yardımcı şahsa taşıyıcı hem hâkimdir hem de ondan faydalanır. Motorlu taşıt ve yardımcı şahıslar üzerindeki bu hâkimiyet ve faydalanma, taşıyıcıya bunlar üzerinde denetim ve gözetim yükümlülüğü yükler. Hâkim olunan ve faydalanılan şeylerin bir zarara neden olması, taşıyıcının bu yükümlülüğünü ihlal ettiği anlamına gelir ve bu zararı, kusuru aranmaksızın telafi etmesi gerekir³³⁵.

Taşıyıcının, yardımcı şahısların fiillerinden doğan sorumluluğunun dayanağı, belirli kişiler üzerindeki hâkimiyet ilişkisine dayanır. Buna karşılık motorlu taşıtın sebep olduğu zarardan doğan sorumluluğun dayanağı taşıt üzerindeki hâkimiyete dayanmaktadır. Burada zarar sadece yardımcı şahısların fiilinden değil, aynı zamanda

³³³ Seven, s.129.

³³⁴ Eren, Motorlu Araç, s.163; Akartepe, s.161.

³³⁵ Tandoğan, s.23; Eren, s.499; Çelikleş, s.8.

taşıyıcının işletmesinin çalışma şartlarından da kaynaklanır. Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesinin ikinci fıkrasındaki yolcuyu sağ salim götürme borcundan doğan sorumluluğu, hem yardımcı şahıslara hem de taşıta hâkim olmaktan ve bunlardan yararlanmaktan kaynaklanır³³⁶.

Olağan sebep sorumluluğunda kusur unsuru aranmaz. Yolcunun bu sorumlulukta, zararı, zarara neden olan fiili ve bu fiil ile zarar arasındaki uygun illiyet bağını ispat etmesi, taşıyıcının tazmin yükümlülüğünün doğması için yeterlidir. Buna karşılık taşıyıcı, objektif özen ve dikkat gösterme yükümlülüğünü yerine getirdiğini ya da bu yükümlülüğünü yerine getirirse bile zararın doğacağını ispatlarsa, sorumluluktan kurtulur. Bu kanun tarafından taşıyıcıya getirilen bir kurtuluş kanıtıdır³³⁷.

2. Bagaja Özen Gösterme Borcunun İhlali Halinde Sorumluluğun Hukuki Niteliği

a. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcı, bagaja özen gösterme borcunun ihlalden sorumludur (TTK.m.912/I). Ayrıca taşıyıcı yolcunun kişisel eşyasının zarara uğramasından da sorumludur (TTK.m.912/II). Özen gösterme borcunda, borçlu kişinin borcu ifa ederken daha dikkatli olması gerekir. Bu yüzden taşıyıcının bagaja özen gösterme borcundan doğan sorumluluğunun hukuki niteliği ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur. Buna karşılık Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki eşyayı koruma borcunun ihlalden kaynaklanan sorumluluğun hukuki niteliği ise, tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluktur.

b. Ağırlaştırılmış Kusur Sorumluluğu

Kusurlu sorumluluk, kusur sorumluluğu ve ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olmak üzere ikiye ayrılır. Taşıyıcının bagaja özen borcundan doğan sorumluluk, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur³³⁸. Ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunda,

³³⁶ Eren, s.499.

³³⁷ Çeliktaş, s.8; Eren, s.500; Özdemir, s.21; Yılmaz, S, s.557.

³³⁸ Doktrinde taşıyıcının bagaja karşı özen gösterme borcunun ihlalden doğan sorumluluğun hukuki niteliğini ispat yükü tersine çevrilmiş kusur sorumluluğu olarak ifade etmiştir (Or, s.84).

taşıyıcının aleyhine doğan kusur karinesi söz konusudur. Taşıyıcının bu kusur karinesinin aksini ispat etmesi zorlaştırılmıştır. Buna göre, taşıyıcı bagaja özen borcunun ihlalinde objektif olarak bagajın zarar görmemesi için tüm tedbirleri aldığını ispat etmelidir. Bunun için tüm önlemleri alan, tekniği en iyi kullanan taşıyıcının gösterdiği dikkat ve özeni göstermelidir. Eğer bu hususu taşıyıcı ispat edemezse, sorumluluktan kurtulamaz³³⁹.

C. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin birinci fıkrasındaki sorumluluğun hukuki niteliği ile Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesindeki sorumluluğun hukuki niteliği açısından bir fark yoktur. Zira her iki kanunda da taşıyıcı tehlike esasına dayanan kusursuz sorumludur. Bir başka ifadeyle taşıyıcının kusuru aranmaz; sorumluluktan kurtulmak için illiyet bağıını kesen sebeplerin ispat edilmesi yeterlidir. Bunun dışındaki hallerde taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz³⁴⁰.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesi, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesi gibi yolcunun eşyasını koruma borcunun ihlalinden doğan sorumluluğu düzenleme altına almıştır. Hem Karayolları Trafik Kanunu'nda hem de Karayolu Taşıma Kanunu'nda, yolcunun eşyasını koruma borcunun ihlalinden doğan sorumluluğun hukuki niteliği tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluktur.

IV. SORUMLU OLUNAN ZAMAN DİLİMİ AÇISINDAN

Taşıyıcı, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre duraklamalar dâhil olmak üzere kalkış noktasından varış noktasına kadar yolcunun ölümünden, bedensel zararlarından ve eşyasının zarara uğramasından sorumludur (KTŞK.m.17). Bu sorumluluk Karayolu Taşıma Kanunu'na göre bir süre ile sınırlandırılmıştır. Bu süre kalkış noktasında yolcunun taşıta binmesiyle başlar³⁴¹, varış noktasında yolcunun taşıttan inmesiyle son bulur³⁴². Ancak yolcunun eşyası bagaj niteliğindeyse, bagajın vasıtasız zilyetliğinin

³³⁹ **Seven**, s.104.

³⁴⁰ **Doğanay**, İsmail: Karayolları Trafik Kanununun, Hemen Değiştirilmesini Zorunlu Kılan Sebepler Nelerdir?, Prof. Dr. Osman F. Berki'ye Armağan, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1977, s.284; **Tandoğan**, s.218; **Çelikleş**, s.20; **Havutçu/Gökyayla**, s.29; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.196; **Tekinay/Akman/ Burcuoğlu/Altop**, s.524; **Eren**, s.668; **Reisoğlu**, s.200; **Kılıçoğlu**, A, s.373; **Nomer**, s.156; **Antalya**, s.654.

³⁴¹ **Kırman**, s.69; **Ünan**, Taşıma Kanunu, s.394; **Seven**, s.129;

³⁴² **Önder**, Atina, s.1550; **Seven**, s.129.

taşıyıcıya teslim edildiği anda başlar, vasitasız zilyetliğin taşıyıcıdan geri alındığı anda sona erer. Bu sürenin dışındaki hallerde taşıyıcı 17. maddeye göre meydana gelen zararlardan sorumlu olmaz.

Taşıyıcının sorumlu olduğu zaman dilimiyle ilgili Türk Ticaret Kanunu'nda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesine göre taşıyıcı, yolcunun bir kaza nedeniyle yolcunun ölümünden ve bedensel zarara uğramasından sorumludur. Bu süre yolcunun taşıta binmesiyle başlar; taşıttan inmesiyle son bulur. Zira yolcu bu süre zarfı içerisinde taşıyıcının hâkimiyeti altındadır.

Karayolları Trafik Kanunu'nda da taşıyıcının sorumlu olduğu zaman dilimi düzenleme altına alınmamıştır. Ancak taşıyıcının bu kanuna göre sorumlu olabilmesi için, zararın trafik kazası sebebiyle gerçekleşmesi gerekir. Taşıyıcı, motorlu taşıt hareket halinde olup olmamasına bağlı olmaksızın bir trafik kazası gerçekleşmesi halinde, yolcunun uğradığı zararlardan sorumludur. Yeter ki trafik kazasına neden olan fiil ile zarar arasında taşıyıcıyı sorumlu tutabilecek illiyet bağının bulunsun³⁴³.

V. SORUMLU KİŞİ VE SORUMLU OLUNAN KİŞİ AÇISINDAN

A. Sorumlu Kişi Açısından

1. Genel Olarak

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine, Türk Ticaret Kanunu'nun 914. ve 912. maddelerine göre taşıyıcı ve Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesine göre ise işleten, zararın tazmin edilmesinden sorumludur. Hem taşıyıcı hem de işleten taşıma borcunu ifa ederken yardımcı şahıs kullanabilir. Borcun ifası esnasında yardımcı şahsın hukuka aykırı bir fiili yüzünden zarar meydana gelirse, taşıyıcı ile birlikte yardımcı şahıs da sorumlu olur.

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine göre her taşıyıcı sorumlu olmaz. Bu maddeye göre yüz kilometrenin üzerinde şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapan taşıyıcılar sorumlu olur. Buna karşılık özel otomobiliyle ve bazı kamu kurumlarına ait otomobillerle taşımacılık yapanlar, askeri araçlarla taşımacılık

³⁴³ **Çelikleş**, s.31; **Petek**, Hasan: Kamu Tüzel Kişilerinin Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukukî Sorumluluğu, DEÜHFD, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan, C.3, 2015, s.3337.

faaliyetinde bulunanlar bu kanuna göre sorumlu olmaz (KTŞK.m.2). Oysa Türk Ticaret Kanunu'na göre her türlü yolcu ve eşya taşıyan kişiler taşıyıcı sıfatıyla sorumlu olur. Bu kişiler, taşıma işini sürekli veya geçici olarak yapması önem taşımaksızın sorumlu olur. Bu anlamda Karayolu Taşıma Kanunu kapsamına giren taşıyıcılar, Türk Ticaret Kanunu kapsamına da girer; ancak Türk Ticaret Kanunu kapsamına giren her taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamına girmez.

Taşıyıcının taşıma edimini motorlu taşıtla görmesi, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki taşıyıcıyı, Türk Ticaret Kanunu'ndaki taşıyıcıdan ayıran bir diğer unsurdur. Nitekim Karayolu Taşıma Kanunu'na göre sadece motorlu taşıtla yolcu taşımaları faaliyette bulunan taşıyıcılar, yolcunun zarar görmesinden sorumludur. Buna karşılık Türk Ticaret Kanunu'ndaki taşıyıcılar, at arabasıyla bile taşıma edimi ifa edebilirler. Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumlu olan işleten sıfatıyla taşıyıcının, taşıma edimini motorlu taşıtla görmesi gerekir; aksi halde meydana gelen zarardan bu kanuna göre sorumlu olmaz.

Türk Ticaret Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, zararın meydana gelmesinde sorumlu olan taşıyıcıyı ve yardımcı şahısları bu kısımda incelenmemiştir³⁴⁴. Bu başlık altında Karayolları Trafik Kanunu'na göre zararın meydana gelmesinde sorumlu olan işleten sıfatı ele alınmıştır.

2. İşleten Sıfatı

Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesi kapsamında işletenin sorumluluğu ele alınmıştır. Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralayan³⁴⁵, ariyet alan veya rehni alan

³⁴⁴ Bkz. Birinci Bölüm, IV. Başlığın A. Alt Başlığı ve V. Başlık altında yapılan açıklamalar.

³⁴⁵ **Havutçu/Gökyayla**, s.45; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.204, dn:245; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.532; **Eren**, s.682; **Kılıçoğlu, A.**, s.378; **Nomer**, s.154; **Antalya**, s.669; **Büyükkay**, Yusuf: Harici Satış Sözleşmesi İle Aracı Satın ve Teslim Alan Kişi "İşleten" Sayılır mı? Yargıtay ve Anayasa Mahkemesi Kararları Işığında Bir Değerlendirme, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, C.2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s.1807; **Petek**, s.3331; Yargıtay bir kararında üç günü aşan kiralamaları, uzun süreli kiralama olarak kabul etmiş ve kiralayan kişinin işleten sıfatını kazandığını vurgulamıştır. 19. HD. 12.10.1993, 11898/6463 (**Eriş**, G, s.61). Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun başka bir kararında ise, dört yıllığına kiraya veren finansal kiralama şirketinin işletenin sorumluluğu kapsamında meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağı ve bu tip sözleşmelerde sadece kiracının işleten sıfatına sahip olacağı vurgulanmıştır. HGK. 31.1.2001, 2000/10-1789 E., 2001/6 K. (**Ayan**, s.281, dn: 199). Sicilde malik gözüken kişi değil aracın doğrudan zilyetliğini elinde tutan kişi bakımını, masraflarını, işletilmesi için sigorta ve vergi benzeri ödemeleri karşılama ile üzerinde tam hâkimiyet kurması halinde, işleten sıfatını elde eder. Bu durumda sicilde malik gözüken kişi ise, işleten değildir, (**Petek**, s.3332, dn:74).

kişiler işleten olarak kabul edilir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır (KTK.m.3). Bu tanımdan anlaşılacağı üzere işleten sıfatının tespit edilmesinde şekli ve maddi ölçütten faydalanılır. Buna göre ruhsat ve benzeri belgeler üzerinde malik olarak gözüken kişi şekli ölçütle³⁴⁶ belirlenirken, taşıttan maddi menfaat elde edenler, kendi hesabına işletenler, masraf ve rizikolarına katlananlar da maddi ölçüte göre belirlenir³⁴⁷. Doktrin ve Yargıtay uygulamalarında maddi ölçüt kabul görmektedir³⁴⁸.

İşleten gerçek işleten ve farazi işleten olmak üzere ikiye ayrılır. Bu anlamda taşıtın sahibi, taşıtı mülkiyeti muhafaza kaydıyla alan, kiralayan, ariyet ve rehin alan, taşıta ait sigorta poliçesi adına düzenlenen kişiler gerçek işletendir. Bunlar bir kişi olabileceği gibi birden fazla kişi de olabilir. Buna karşılık Karayolları Trafik Kanunu'nda geçen ve motorlu taşıtla ilgili mesleki faaliyette bulunanlar, yarış düzenleyenler, motorlu taşıtı çalan veya gasp edenler, devlet ve diğer kamu tüzel kişileri, farazi işleten olarak kabul edilir³⁴⁹.

a. İşleten/Taşıyıcı

Hem gerçek hem de farazi işletenler taşıyıcı sıfatını kazanabilir. Taşıyıcı sıfatının kazanılması, eşyayı veya yolcuyla kendisine veya başkasına ait bir taşıtla bir yerden başka bir yere taşınmasına bağlıdır. Bir başka ifadeyle taşıyıcı sıfatını kazanmak için, karayolu yolcu taşıma sözleşmesine taraf olmak yeterlidir. Bir kimsenin işleten olması için taşıyıcı sıfatına sahip olması gerekmez. Ayrıca karayolu yolcu taşıma sözleşmesine taraf olmayan bir işletenin, taşıyıcı sıfatını kazanması mümkün değildir. Bu farktan dolayı taşıyıcı hem Karayolu Taşıma Kanunu'na hem Türk Ticaret

³⁴⁶ **Özsunay**, Ergun: Trafik Hukuku Bakımından Sorumlu Şahsın Tesbitinde Maddi Sistem, İÜHFİM, C.35, S.1-4, 1969, (Maddi Sistem), s.558; **Doğanay**, s.285; **Tandoğan**, s.226; **Çelikleş**, s.59; **Havutçu/Gökyayla**, s.40; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.203; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.529; **Eren**, s.679; **Kılıçoğlu**, A, s.374; **Nomer**, s.154; **Ayan**, s.281; **Antalya**, s.667; **Büyükay**, s.1799; **Akkurt**, s.88.

³⁴⁷ **Özsunay**, Maddi Sistem, s.559; **Doğanay**, s.285; **Eren**, Motorlu Araç, s.176; **Çelikleş**, s.65; **Havutçu/Gökyayla**, s.40; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.529; **Eren**, s.680; **Kılıçoğlu**, A, s.374; **Ayan**, s.282; **Antalya**, s.668; **Büyükay**, s.1800; **Akbulut**, s.27; **Akkurt**, s.89.

³⁴⁸ **Özsunay**, Maddi Sistem, s.561; **Eren**, Motorlu Araç, s.177; **Tandoğan**, s.223; **Çelikleş**, s.64; **Havutçu/Gökyayla**, s.40; **Eren**, s.680; **Kılıçoğlu**, A, s.374; **Büyükay**, s.1801; **Or**, s.98; **Petek**, s.3328.

³⁴⁹ **Çelikleş**, s.76; **Havutçu/Gökyayla**, s.41; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.534-538; **Eren**, s.681-686; **Kılıçoğlu**, A, s.374-386; **Akbulut**, s.35.

Kanunu'na hem de Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumlu olabilir. Buna karşılık taşıyıcı sıfatına sahip olmayan işleten ise, sadece Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumlu olur³⁵⁰.

b. Teşebbüs Sahibi/ Taşıyıcı

Bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle motorlu taşıtın işletilmesi halinde, motorlu taşıtın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi olan kişidir. 1996 yılından önce birçok teşebbüs sahibi, bir zarar meydana geldiğinde yasal boşlukları değerlendirerek sorumluluktan kaçma yoluna gitmişlerdir³⁵¹. Uygulamada yasal boşluk olduğu kanısıyla 17.10.1996 tarihli 4199 sayılı Kanunu'nun 28. maddesiyle Karayolları Trafik Kanunu'nun işletenin sorumluluğu başlıklı 85. maddesine teşebbüs sahibinin sorumluluğu da eklenmiştir³⁵².

Karayolları Trafik Kanunu'na göre farazi işletenlerden biri olan teşebbüs sahibi, işletenin sorumlu olduğu her durumda işletenle birlikte müteselsil sorumludur³⁵³. Trafik kazasına neden olan ve yolcunun zarar görmesine neden olan motorlu taşıt, bir teşebbüsün ünvanı ya da bu teşebbüs tarafından kesilen bir biletle işletiliyorsa, teşebbüs sahibi ile motorlu aracı işleten birlikte müteselsil sorumlu olur (KTK.m.85/I). Teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur (KTK.m.86/I).

B. Sorumlu Olunan Kişi

Taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'na, Karayolları Trafik Kanunu'na ve Türk Ticaret Kanunu'na göre yolcuya verdiği zararlardan sorumludur. Taşıyıcı, taşıma edimini ifa ettiği taşıtta bulunan yolcuya karşı sorumludur. Taşıyıcı başka bir

³⁵⁰ Eriş, M, s.44.

³⁵¹ 4. HD. 30.4.1985, 2109/4305 (Kazancı İçtihat ve Bilgi Bankası).

³⁵² Yapılan bu kanun değişikliği doktrinde eleştirilmiştir. Kanun değişikliğinden önce teşebbüs sahiplerinin işleten olarak kabul edilip, meydana gelen zarardan sorumlu tutuluyorlardı. Bu düzenlemenin karışıklığa neden olduğu için yerinde olmadığı ve kanun yapma tekniğine de uygun olmadığı savunulmaktadır (Havutçu/Gökyayla, s.47).

³⁵³ Zeyneloğlu, s.288; Havutçu/Gökyayla, s.47; Çelik, s.196; Eriş, M, s.44.

taşıyıcının yolcusuna zarar vermesi halinde hem Türk Ticaret Kanunu'na göre hem de Karayolu Taşıma Kanunu'na göre sorumlu olmaz.

Karayolları Trafik Kanunu'na göre taşıyıcı sadece kendi yolcusunun zarar görmesinden sorumlu olmaz; aynı zamanda trafik kazasına karıştığı başka bir taşıyıcının yolcusunun veya üçüncü bir kişinin zarara uğramasından dolayı sorumludur. Bu anlamda üçüncü kişi, taşıyıcının yardımcı ve yolcusu dışında olan ve arada taşıyıcıyla karayolu taşıma sözleşmesi aracılığıyla bağı olmayan kişidir. Bir başka ifadeyle trafik kazasına karışan aracın şoförü, yardımcı şahısları veya yayalar üçüncü kişidir. Bu kişiler sadece Karayolu Taşıma Kanunu'nun 85. maddesine dayanarak, taşıyıcıdan zararlarının tazmin edilmesini talep edebilir.

Taşıyıcı, yolcunun bedensel zarara uğramasından ve eşyasının zarara uğramasından dolayı yolcuya karşı sorumludur. Ancak yolcunun ölümü halinde onun desteğinden yoksun kalan kişilere ve mirasçılara karşı sorumludur. Karayolları Trafik Kanunu'na göre taşıyıcı sadece yolcu ve haleflerine değil, zarar gören üçüncü kişilere karşı da sorumludur.

VI. SORUMLULUĞUN ŞARTLARI AÇISINDAN

Taşıyıcının Karayolu Taşıma Kanunu'na göre yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalinden sorumlu olabilmesi için, taşıyıcının hukuka aykırı bir fiili neticesinde bir kaza meydana gelmeli, bu kaza neticesinde yolcunun şahıs varlığında bir zarar gerçekleşmeli ve kazaya neden olan fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağı aranmalıdır. Karayolu Taşıma Kanunu'na göre taşıyıcı kusursuz sorumlu olduğu için, kusuru aranmaz³⁵⁴. Bunlardan farklı olarak eşyayı koruma borcunun ihlalinden sorumlu tutulabilmesi için, şahıs varlığında meydana gelen zarar yerine malvarlığında bir zararın meydana gelmesi gerekir.

Bu kısımda Türk Ticaret Kanunu'ndaki ve Karayolları Trafik Kanunu'ndaki sorumlulukların gerçekleşmesi için aranan şartların Karayolu Taşıma Kanunu'ndakinden farklılıkları ele alınmıştır. İlliyet bağı şartı üç kanunda da ortak olduğu için bu başlık altında incelenmemiştir.

³⁵⁴ Zeyneloğlu, s.229; Çelik, s.78; Yılmaz, Z, s.23.

A. Fiil ve Kaza

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre taşıyıcı ve yardımcılarının sorumlu olabilmesi için, hukuka aykırı bir fiili neticesinde meydana gelen bir kazanın gerçekleşmesi gerekir. Bu fiil işletmeden, taşıyıcı ve yardımcılardan, yolcudan veya üçüncü kişiden kaynaklanabilir. Bu fiiller bir kazaya sebep olmalıdır. Bu kaza da yolcuların zarar görmesine neden olmalıdır. Yolcu istediği kanuni sebebe dayanarak taşıyıcının sorumluluğu hükümlerine gidebilir.

1. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Fiil ve Kaza

a. Yolcuyla Sağ Salım Götürme Borcunun İhlalinde Fiil ve Kaza

Taşıyıcının yolcuyla sağ salım götürme borcunu ihlal etmesinden doğan sorumluluk, Türk Ticaret Kanunu'nda da düzenlenmiştir. Buna göre, “*Taşıyıcı, yolcuların kazaya uğramalarından doğacak zararı tazmin eder*” (TTK.m.914/II). Buna göre taşıyıcının sorumlu olabilmesi için, hukuka aykırı fiil, zarar ve zarar ile fiil arasında uygun illiyet bağı şartları aranır. Taşıyıcının bu kanundan doğan sorumluluğu olağan sebep esasına dayalı objektif (kusursuz) sorumluluk hali olduğu için, kusur şartı aranmaz³⁵⁵.

Hem Türk Ticaret Kanunu hem de Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki yardımcı şahısların fiillerinden kaynaklanan sorumlulukta, taşıyıcı ile yardımcı şahıs müteselsil sorumludur³⁵⁶. Ancak acente ve taşıma işleri komisyoncusu gibi taşıyıcıya yardımcı olanların müteselsil sorumluluğu, Karayolu Taşıma Kanunu'nda özel hükümlerle düzenlenmiştir (KTŞK.m.9). Buna karşılık Türk Ticaret Kanunu'nda özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu yüzden genel hükümler uygulanır ve yolcuyla verilen zarardan dolayı taşıyıcıyı ve yardımcı şahıslar müteselsil sorumludur (TBK.m.61).

Kaza açısından Türk Ticaret Kanunu'ndaki sorumluluğun Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki sorumluluktan farkı yoktur. Her iki kanunun kapsamına giren kaza, her türlü istenmedik, dışardan kaynaklanan sebeplerle ani gelişen ve zarara uğratan bir vakadır. Bir başka deyişle bu iki kanuna göre kaza, sadece trafik kazasından ibaret değil, her türlü beklenmedik vakadır. Fakat kaza gerçekleşmeksizin yolcu bir zarara

³⁵⁵ Zeyneloğlu, s.229.

³⁵⁶ Eren, Motorlu Araç, s.189; Seven, s.106; Aşçıoğlu, s.78.

uğrarsa, taşıyıcı Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesine göre değil, genel hükümlerdeki sözleşmeye aykırılık hükümlerine göre sorumlu olur³⁵⁷.

b. Bagaja Özen Gösterme Borcunun İhlalinde Fiil ve Kaza

Taşıyıcının bagaja özen gösterme borcunun ihlalden dolayı sorumlu olabilmesi için öncelikle bagajın zilyetliğini devralmalıdır. Daha sonra bagaja taşıyıcının ve yardımcılarının özensiz davranması sonucu zarar görmesi gerekir. Taşıyıcının bagaja özen gösterme borcundan sorumlu tutulabilmesi için, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki gibi kazanın gerçekleşmesine gerek yoktur.

aa. Bagajın Taşıyıcının ve Yardımcı Şahıslarının Zilyetliğinde Bulunması

Yolcunun yanında getirdiği ve taşıyıcıya teslim ettiği eşyalara bagaj denir. Buna karşılık yolcunun yanında getirip taşıyıcıya teslim etmediği eşyalara, yolcunun kişisel eşyaları denir³⁵⁸. Kişisel eşyaların bagaj niteliği bulunmaz. Kanuna göre, taşıyıcı hem kişisel eşyalara hem de bagaja gelen zararlardan sorumlu olmasına rağmen, kişisel eşyalara karşı özen yükümlülüğü aranmaz (TTK.m.912). Ayrıca kişisel eşyanın zarara uğraması halinde bu şart aranmaz. Zira taşıyıcının yolcunun kişisel eşyasına zilyet olması hukuken mümkün değildir.

Seyahate başlamadan önce ekonomik değer taşıyan bagaj, taşıyıcı veya yardımcı şahıslara teslim edilir. Bir başka anlatımla taşıyıcının bagaja özen gösterme borcunun ihlalden sorumlu olabilmesi için, yolcunun bagaj üzerindeki zilyetliğini taşıyıcıya veya yardımcı şahıslarına devretmesi gerekir. Zilyetliği devralan taşıyıcı, bagajları taşıtın uygun bir bölümüne yüklemelidir. Yolcu bagajın yüklenmesi ve taşınması için, taşıyıcıyı zilyet kılmalıdır³⁵⁹. Bagajın zilyetliğini devredebilmesi için, yolcu ile taşıyıcının zilyetliğin devri konusunda irade beyanları da uyuşmalıdır. Yolcunun birden fazla bagajı bulunuyorsa, taşıyıcıya zilyetliği devredilen bagajlar üzerinde yolcuyla iradeleri uyduğu için, taşıyıcı bagaja özen gösterme borcundan dolayı sorumludur; buna karşılık taşıyıcıya zilyetliği devredilmeyen bagajlar için,

³⁵⁷ Seven, s.130.

³⁵⁸ Seven, s.131; Orbay, s.145.

³⁵⁹ Can, Yolcu Taşıma, s.82; Sunal, s.23; Canbolat, s.64; Çelik, s.104; Kaya, A, s.955; Seven, s.115; Adıgüzel, s.50; Birinci Uzun, s.93.

taşıyıcı ile yolcu arasında irade beyanları uyuşmadığından, taşıyıcının bagaja karşı özen gösterme borcu oluşmaz³⁶⁰. Bu durumda taşıyıcı, bagaja özen gösterme borcundan değil, yolcunun kişisel eşyasının zarara uğramasından sorumlu olur (TTK.m.912/II).

Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, bagajın zilyetliğinin devri konusunda taşıyıcı ile yolcunun irade beyanlarının uyuşması gerekir³⁶¹. Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesindeki sorumluluk, bagajın zilyetliğinin taşıyıcıya devredilmesiyle meydana gelen bir sorumluluk değildir. Buna karşılık Türk Ticaret Kanunu'nun 912. maddesinin birinci fıkrasındaki sorumluluk, bagajın zilyetliğinin taşıyıcıya devredilmesinin sonucu olarak meydana gelir. Başka bir ifadeyle yolcu, taşıyıcıya bagajın zilyetliğini devretmezse, meydana gelen zarardan genel hükümlere göre sorumludur (TBK.m.112). Taşıyıcı bagaj üzerindeki zilyetliğini, teslim işlemi ile yolcudan devralarak kazanır ya da yolcuya devrederek kaybeder. Teslim, bagaj üzerindeki zilyetliğin devrine ilişkin iki taraflı hukuki işlemidir. Dolayısıyla bagajın vasıtalı zilyede teslim edilmemesi veya bir yere bırakılması teslim olarak kabul edilmediği için, taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz³⁶².

Bagaja özen gösterme borcu, yolcunun bagajı taşıyıcıya veya yardımcı şahıslarına teslim ettiği andan başlayıp, bagajı taşıyıcıdan teslim aldığı ana kadar devam eder³⁶³. Arada geçen süre içinde taşıyıcı, kendi hâkimiyeti altında bulunan bagaja özen gösterme borcunun ihlalinden dolayı meydana gelen zıya ve hasardan sorumludur. Taşıyıcının bagaja özen borcunun başlaması için, vasıtasız zilyet olması şart değildir. Bazı hallerde vasıtalı zilyet olması halinde de taşıyıcı sorumlu olur. Örneğin; taşıyıcının bağımsız yardımcı şahıslarından birine teslim edilmesi halinde, taşıyıcı vasıtalı zilyet olur ve sorumluluğu başlar³⁶⁴. Taşıyıcı veya onun yardımcı şahısları tarafından bagajın yolcuya teslimiyle birlikte zilyetliğin devri gerçekleşir. Bu andan itibaren taşıyıcının bagaj üzerindeki hâkimiyeti son bulduğu için, sorumluluğu da sona erer.

³⁶⁰ **Kaya**, A, s.956; **Seven**, s.115.

³⁶¹ **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.69; **Adıgüzel**, Gecikme, s.13; **Yetiş**, s.13; **Kaya**, A, s.955; **Erdem**, E, s.222.

³⁶² **Ülgener**, s.68; **Aydın**, s.35; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.73; **Adıgüzel**, Gecikme, s.813; **Yetiş**, s.13; **Kaya**, A, s.955; **Karan**, s.305; **Sekmen**, s.110; **Yetiş**, Zıya ve Hasar, s.55; **Erdem**, E, s.222.

³⁶³ **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.67; **Yetiş**, s.14; **Seven**, s.131.

³⁶⁴ **Aydın**, s.35; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.68; **Seven**, s.115; **Erdem**, E, s.223.

bb. Taşıyıcı ve Yardımcılarının Bagaja Karşı Özensiz Davranması

Sorumluluğun meydana gelmesi, taşıyıcı ve yardımcıların seyahat sırasında bagaja karşı özen gösterme yükümlülüğünü ihlal etmesine bağlıdır. Bu ihlal, seyahat sırasında sürekli olabileceği gibi, ani de olabilir. Önemli olan bagajı taşıyıcının yolcudan teslim aldığı ve yolcuya teslim ettiği süre içinde ihlalin meydana gelmesidir³⁶⁵. Örneğin bagaj görevlisinin bagajı sert bir biçimde taşıta yüklemesiyle bavulun tekerinin kırılması ani gelişen bir olayken, taşıttaki başka bir bagajdan akan suyun bagaja zarar vermesi de süreklilik arz eder.

Taşıyıcının, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre sorumlu olması için, zararın bir kaza neticesinde meydana gelmesi gerekir. Bu kaza herhangi zarar verici, ani ve istenmeyen bir olaydır. Oysa Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcının sorumlu olması için özensiz davranmış olması yeterlidir. Ayrıca bir kazanın meydana gelmesi aranmaz. Ancak kaza neticesinde zarar meydana gelmişse, taşıyıcının özen yükümlülüğüne aykırı davrandığı anlamına gelir ve taşıyıcı meydana gelen zarardan sorumlu olur³⁶⁶.

Taşıyıcının, yolcunun kişisel eşyasına karşı özen yükümlülüğü bulunmaz. Bu yüzden taşıyıcı ve yardımcıların özensiz davranma fiili, özen yükümlülüğü olmadığı için kusursuz sorumluluğa neden olmaz. Kişisel eşyanın zarara uğramasında, taşıyıcı ve yardımcıları tarafından kişisel eşyaya zarar verebilecek herhangi bir kusurlu fiil, sorumluluğa neden olabilir.

2. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Fiil ve Kaza

Taşıyıcının Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumluluğu işletme tehlikesi esasına dayanan kusursuz sorumluluktur. Taşıyıcı ve yardımcıların motorlu taşıtı işletmesi, motorlu taşıtın kazaya sebebiyet vermesi şartları bu başlık altında ele alınmıştır.

³⁶⁵ Canbolat, s.63.

³⁶⁶ Canbolat, s.61.

a. Motorlu Taşıtın İşletilmesi

Taşıyıcının, Karayolları Trafik Kanunu gereği yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal etmesinden dolayı sorumlu olabilmesi için, kazanın motorlu taşıtın işletilmesi sonucunda meydana gelmesi gerekir. Karayolları Trafik Kanunu'na göre, işleten taşıyıcı ve yardımcılarının kazaya sebebiyet veren herhangi bir fiilinin bulunması yeterlidir. Bu fiiller genellikle işletmeden ve taşıyıcı yardımcılarından kaynaklanır³⁶⁷.

Motorlu taşıtın işletilmesi için trafiğe çıkması ve bir kez trafik kurallarına tabi olması yeterli olup, hareket halinde olması veya motorunun çalışmış olması şartları aranmaz³⁶⁸. Bu fiilin karayolu veya kamuya açık alanlarda gerçekleşmiş olması aranır; fiilin özel mülkiyete ait alanlarda gerçekleşmesi halinde, taşıyıcı genel hükümlere göre sorumlu olur³⁶⁹.

Karayolları Trafik Kanunu'na göre zarar, motorlu taşıtın işletilmesinden dolayı meydana gelmelidir. Bu sebeple işletilme halinde bulunan bir motorlu taşıtın bulunması gerekir. Karayolunda bir makine gücünden destek alarak hareket kabiliyetine sahip olan ve insan, hayvan, yük gibi cisimleri taşımaya yarayan araçlara motorlu taşıt denir (KTK.m.3). Bu anlamda otomobil, otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet, çekici, arazi taşıtı gibi araçlar motorlu taşıttır³⁷⁰. Motor gücüyle çalışan bu araçların verdiği zararlar işletenin sorumluluğu kapsamına girerken, motor gücüyle çalışmayan araçlar ise işletenin sorumluluğu kapsamına girmez. Dolayısıyla at arabasıyla taşımacılık yapan taşıyıcı, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca sorumlu olmaz³⁷¹.

³⁶⁷ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.525; Kılıçoğlu, A, s.387; Antalya, s.670.

³⁶⁸ İşletme halinde olmanın ne anlama geleceğiyle ilgili doktrinde iki görüş bulunmaktadır: Birinci görüş motorun çalışmasının yeterli olduğuna dayanmaktadır. Buna karşılık Türk Hukuku'nda hâkim olan diğer görüşe göre, araç trafiğe çıkmasa ve hareket halinde olmasa bile trafik kurallarına tabi olması, onun işletilme halinde sayılması için yeterlidir. Eren, Motorlu Araç, s.192; Tandoğan, s.240; Çeliktaş, s.42; Havutçu/Gökyayla, s.32; Oğuzman/Öz, C.2, s.199; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.528; Eren, s.690; Kılıçoğlu, A, s.393; Or, s.103; Ayan, s.283; Antalya, s.677; Aşçıoğlu, s.83; Yılmaz, Z, s.40; Narter, s.185; Akbulut, s.46-48.

³⁶⁹ Tandoğan, s.244; Eren, Motorlu Araç, s.172; Havutçu/Gökyayla, s.20; Antalya, s.673.

³⁷⁰ Tandoğan, s.238; Çeliktaş, s.35; Havutçu/Gökyayla, s.21; Oğuzman/Öz, C.2, s.198; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.527; Eren, s.676; Kılıçoğlu, A, s.389; Nomer, s.154; Ayan, s.283; Antalya, s.672.

³⁷¹ Çeliktaş, s.33; Havutçu/Gökyayla, s.22; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.527; Kılıçoğlu, A, s.389; Ayan, s.283; Antalya, s.673; Akbulut, s.21.

Taşıyıcı, işletilme halinde olmayan motorlu taşıtın karayolu veya karayolu olarak kabul edilen bir zemin üzerinde, trafik kazası nedeniyle yolculara veya üçüncü kişilere verdiği zararlardan genel hükümlere göre sorumludur³⁷². Motorun çalışıp çalışmaması önem taşımaksızın, terminallerde park halinde duran ya da peronda yolcu bekleyen, benzin aldığı esnada bekleyen, mola yerlerinde duraklayan motorlu taşıtlar işletilme halinde sayılmaz. İşletilme halinde sayılması için hareket halinde olması gerekir. Bu anlamda ışıklarda, yolda yolcu indirip bindirirken duraklayan taşıtlar işletilme halinde sayılır³⁷³.

Taşıyıcının sorumluluğu, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin fiillerinden kaynaklanırsa, olağan sebep esasına dayanan kusursuz sorumluluğa göre olur (KTK.m.85/III). Eylemlerinden dolayı işletenin sorumluluğuna neden olan kişiler, şoför, muavin, bagaj sorumlusudur³⁷⁴.

b. Motorlu Taşıtın Kazaya Sebebiyet Vermesi

Taşıyıcının, Karayolu Taşıma Kanunu'nda, Türk Ticaret Kanunu'nda ve Karayolları Trafik Kanunu'nda yolcuyla sağ salim götürme borcunu ihlal etmesi için, zarar veren olayın kazaya bağlı olarak gerçekleşmesi gerekir. Karayolu Taşıma Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu kaza tanımını yapmamıştır. Doktrinde ise kaza, her türlü istenmedik, dışardan kaynaklanan sebeplerle ani gelişen ve zarara uğratan bir vakadır³⁷⁵.

Karayolları Trafik Kanunu açısından kaza geniş yorumlanır³⁷⁶ ve bedensel zarara ve eşyaya zarar verilmesine neden olan her türlü trafik kazası, kanun kapsamına

³⁷² **Havutçu/Gökyayla**, s.74; **Tandoğan**, s.243; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.200; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop**, s.528; **Eren**, s.694; **Kılıçoğlu**, A, s.392; **Ayan**, s.283; **Antalya**, s.684-686; **Petek**, s.3340.

³⁷³ **Havutçu/Gökyayla**, s.76; **Tandoğan**, s.242; **Oğuzman/Öz**, C.2, s.200; **Eren**, s.694; **Nomer**, s.154; **Ateş**, Hüseyin: İşletilme (Hareket) Halinde Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk, ABD, S.2, 2012, (İşletilme Halinde Olmayan), s.421.

³⁷⁴ **Havutçu/Gökyayla**, s.48; **Eren**, s.687; **Kılıçoğlu**, A, s.387; **Ateş**, İşletilme Halinde Olmayan, s.422; İşletenin kamu tüzel kişisi olması halinde, yardımcı şahıslardan biri de memurlardır. Tazminat davası sadece işleten sıfatıyla kamu tüzel kişisine açılabilir; memurlara karşı doğrudan dava açılmaz. Memur veya müstahdemlere karşı kamu tüzel kişisinin rücu hakkı saklıdır. (**Petek**, s.3389, dn:85).

³⁷⁵ **Eren**, Motorlu Araç, s.167; **Eren**, s.674; **Or**, s.102; **Antalya**, s.677; **Akbulut**, s.54.

³⁷⁶ **Havutçu/Gökyayla**, s.34; Geniş anlamda kaza, şahıs varlığına ve mal varlığına ilişkin her türlü zarara neden olan ani ve istenmeyen nedenlerin tamamıdır. Bu anlamda kaza şahıs varlığına ilişkin bir zarara neden olursa, bu zarar bir kişinin ölümü, beden tamlığının veya sağlığının ihlali şeklinde gerçekleşir. Buna karşılık bir şeyin bozulması, kullanılamaz hale gelmesi veya hasara uğraması, mal varlığına verilen zarardır. Dar anlamda kaza, dışarıdan sadece şahıs varlığına verilen zararların

girer (KTK.m.85/III). Ancak trafik kazası dışındaki kazalar Karayolları Trafik Kanunu'nun kapsamına girmediği için, taşıyıcıdan meydana gelen zararın tazmini talep edilemez³⁷⁷. Bu kanuna göre trafik kazası, karayolu olarak adlandırılan sath üzerinde bir veya birden fazla taşıtın karıştığı ölüm ve bedensel zarar ya da maddi zararlarla sonuçlanmış olan ani ve istenmeyen vakalara denir (m.3). Kanunun bu ifadesine göre en az bir aracın hareket halinde olması ve bu aracın motorlu bir taşıt olması, kaza nedeniyle taşıyıcının sorumluluğuna neden olur³⁷⁸.

B. Kusur

Taşıyıcının Karayolu Taşıma Kanunu'na, Türk Ticaret Kanunu'na ve Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumluluğu kural olarak kusur sorumluluğudur. Ancak Türk Ticaret Kanunu'ndaki bagaja özen gösterme borcunun ihlalden doğan sorumluluğu kusura dayandığı için, taşıyıcı kusurlu sorumludur.

Bagaja karşı özen borcunun ihlali, taşıyıcının, ifa yardımcılarının, yolcunun veya üçüncü bir kişinin kusurlu fiilinden kaynaklanır. Ancak üçüncü kişinin ağır kusuru taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına neden olabilirken, yolcunun kusuru indirim yapılmasına neden olabilir. Yolcu ağır kusurluysa yine nedensellik bağı kesilir; taşıyıcı sorumlu olmaz. Oysa taşıyıcı ve yardımcılarının kusuru, sorumluluğun meydana gelmesine neden olur. Bagaja karşı özen borcunun ihlalden ve kişisel eşyanın zarara uğramasından doğan sorumlulukta kusur, taşıyıcının ve yardımcı şahısların kusurundan oluşur.

1. Taşıyıcının Kusuru

Karayolu yolcu taşımalarında taşıyıcının bagaja özen gösterme borcunun ihlali sebebiyle kişisel eşyanın zarara uğramasında taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için taşıyıcının kusurlu olması şarttır. Bir başka deyişle, taşıyıcının sorumluluğu kusurlu sorumluluk halindedir. Karayolu yolcu taşımalarında Türk Ticaret Kanunu'nun yük taşımalarına ilişkin taşıyıcının yüke özen borcu hükümlerine atıf yapılmıştır. Ancak

tamamına neden olan, aniden meydana gelen ve istenmeyen olaydır. Bu anlamda Karayolları Trafik Kanunu kapsamına giren trafik kazalarında meydana gelen zarar, zarara uğrayanın şahıs varlığına ilişkin olabileceği gibi, malvarlığına ilişkin de olabileceği için, geniş yorumlanır. (**Eren**, Motorlu Araç, s.168).

³⁷⁷ **Eren**, Motorlu Araç, s.167; **Havutçu/Gökyayla**, s.33; **Aşçıoğlu**, s.92. **Yılmaz**, Z, s.39.

³⁷⁸ **Eren**, Motorlu Araç, s.168; **Antalya**, s.677; **Akbulut**, s.55.

bagaja özen gösterme borcunda taşıyıcı kusurlu sorumluyken, yüke özen borcunda kusursuz sorumludur. Buna karşılık taşıyıcı, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre yolcunun eşyasının zarara uğraması nedeniyle sorumluluğu tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk olduğu için, kusur şartı aranmaz.

2. Yardımcılarının Kusuru

Taşıyıcının yardımcı şahısları, ya taşıyıcıdan bağımsız ya da bağımlı olarak taşıma ediminin ifasına yardım eden kişilerdir³⁷⁹. Bilet satım görevlisi, şoför, muavin, bagaj görevlisi gibi yardımcı şahıslar, taşıma ediminin ifa edilmesinde taşıyıcıdan emir ve talimat aldıkları için, bunların vermiş olduğu zarardan taşıyıcı sorumlu olur. Emir ve talimatın derecesi bazen kuvvetli bazen de zayıftır. Taşıyıcının emir ve talimatlarına bağlı olmaksızın borcun ifasına yardım eden yardımcı şahıslar varsa, taşıyıcı bunların vermiş olduğu zarardan da sorumludur. Taşıma ediminin ifasına tesadüfi olarak yardımcı olan kişiler, temsilci, acente, taşıma işleri tellalı gibi yardımcı şahıslar, emir ve talimat yönünden taşıyıcıyla arasındaki ilişki zayıftır³⁸⁰. Bu kişilerin borcun ifasıyla herhangi bir bağlantısının olması, taşıyıcının sorumluluğunun doğması için yeterlidir

C. Zarar

Taşıyıcının sorumluluğunun doğması, zarar şartının gerçekleşmesine bağlıdır. Bir başka ifade ile zarar yoksa, sorumluluk da yoktur. Zarar, yolcunun iradesi dışında mal ya da şahıs varlığında meydana gelen her türlü azalmadır³⁸¹. Karayolu Taşıma Kanuna göre taşıyıcı yolcunun ölümünden, bedensel zararlarından ve eşyasının zarara uğramasından sorumludur. Yolcu bir kaza neticesinde uğradığı zararların hepsini Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine dayanarak isteyebilir. Ancak manevi zararları bu hükme dayanarak isteyemez.

1. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Zarar

Karayolu yolcu taşımacılığında zarar ölüm, bedensel zarar ve bagaj ya da kişisel eşyanın zıya ve hasara uğraması şeklinde gerçekleşir. Karayolu Taşıma

³⁷⁹ Yeşilova, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2004, s.39.

³⁸⁰ Yeşilova, s.43-48.

³⁸¹ Eren, Motorlu Araç, s.166; İşgüzar, s.68.

Kanunu'nun 17. maddesi uyarınca yolcu, bu zararların hepsini isteyebilir. Diğer taraftan Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesinin lafzına bakıldığında, yolcunun, sayılan bu zararların hepsini isteyebileceği anlamı çıkar. Oysaki Türk Ticaret Kanunu'nda bagaja ve kişisel eşyaya gelen zararlar, 912. maddede özel olarak düzenlendiği için, 914. madde kapsamında istenemez. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesi kapsamında, zarar görenler sadece kaza nedeniyle meydana gelen ölüm veya bedensel zararları taşıyıcıdan talep edebilir³⁸².

2. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Zarar

Trafik kazası neticesinde yolcu veya diğer kişiler ölüm, bedensel zarar ya da eşyalarının zarara uğraması halinde, taşıyıcı sorumludur³⁸³. Bir başka ifadeyle yolcu veya diğer kişilerin zararının meydana gelmesi, taşıyıcıya ait motorlu taşıtın kaza yapmasına bağlı olarak gelişirse, taşıyıcı sorumlu olur³⁸⁴. Aksi halde bir trafik kazasıyla arasında bağlantı bulunmayan bir hastalık sebebiyle yolcu zarara uğrarsa, taşıyıcı Karayolları Trafik Kanunu'na göre sorumlu olmaz³⁸⁵. Diğer taraftan manevi zararlar, trafik kazası sonucu doğsa bile Karayolları Trafik Kanunu kapsamına girmez; ancak genel hükümlere göre talep edilir³⁸⁶.

VII. SORUMLULUĞUN HAFİFLETİLMESİ VE SINIRLANDIRILMASI AÇISINDAN

A. Sorumluluğun Hafifletilmesi Açısından

1. Genel Olarak

Karayolu Taşıma Kanunu'nda taşıyıcının anlaşmayla sorumluluğunun hafifletilmesine ilişkin doğrudan bir hüküm bulunmamaktadır. Böyle bir durumda genel hükümlerdeki sorumsuzluk anlaşması hükümlerine gidilir. Türk Borçlar Kanunu'nun 115. maddesinde taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi

³⁸² Özdemir/Grassinger, s.1245.

³⁸³ Çelikleş, s.85; Havutçu/Gökyayla, s.37; Oğuzman/Öz, C.2, s.200; Eren, s.674; Kılıçoğlu, A, s.396; Nomer, s.154; Ayan, s.283; Antalya, s.690; Akbulut, s.49.

³⁸⁴ Eren, Motorlu Araç, s.170; Çelikleş, s.86; Eren, s.675; Antalya, s.678.

³⁸⁵ Eren, Motorlu Araç, s.168.

³⁸⁶ Havutçu/Gökyayla, s.38.

düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre taşıyıcı faaliyetini genel olarak idari izne bağlı olarak yaptığı için bu tür anlaşmaları yapması geçersizdir.

Ancak Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18. maddesinin üçüncü fıkrasına göre taşıyıcı, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapılabilir. Dolayısıyla bu kanun hükümlerine göre yolcunun kusuru, sorumluluğun hafiflemesine ya da kaldırılmasına yol açabilir. Taşıyıcının sorumluluğunu hafifleten bir diğer halde hatır taşımastır. Hatır taşımastı Karayolu Taşıma Kanunu'nda düzenlenmemiştir. Ancak bu kanunun 36. maddesinin Karayolları Trafik Kanunu'na atfıyla hatır taşımastı, Karayolu Taşıma Kanunu'na uygulanır.

2. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hafifletilmesi

Türk Ticaret Kanunu'nun 854. maddesinde, taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesine ilişkin anlaşmaların geçersiz olduğu düzenlenmiştir. Buna göre, *“Kanunun taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır”*. Bu hüküm de emredici nitelik taşır. Bu hüküm nispi emredici hükümdür³⁸⁷. Bir başka ifadeyle yolcu, taşıyıcının sorumluluğunu genişleten anlaşmalar yapabilir.

Sorumluluğu önceden kaldıran ya da hafifleten anlaşmaları, taşıma faaliyetini geçici olarak yapan kişiler de yapamaz³⁸⁸. Zira taşıma faaliyetini geçici olarak üstlenen kişiler, Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcı kabul edilir (TTK.m.851). Kanun, taşıyıcıya yüklediği sorumluluğun, önceden hafifletilmesi ya da kaldırılması sonucunu doğuran anlaşmaların yapılmasını yasaklamıştır (TTK.m.854). Taşıyıcının, yolcularla bu türden yapmış olduğu anlaşmalar emredici hükme aykırılıktan dolayı kesin hükümsüzdür³⁸⁹.

³⁸⁷ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s.165; Nomer, s.261; Karabağ, s.856; Seven, s.109; Aşçıoğlu, s.608; Ülgen, İlkeler, s.229.

³⁸⁸ Belbez, s.389.

³⁸⁹ Von Tuhr, s.220; Oğuzman/Öz, C.1, s.179; Nomer, s.48; Kılıçoğlu, A, s.92; Hatemi/Gökyayla, s.75; Antalya, s.102.

3. Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluğun Hafifletilmesi

Taşıyıcı işleten sıfatıyla sorumlu olduğu takdirde sorumluluğu azaltan veya kaldıran anlaşmaları yapamaz. Zira Karayolları Trafik Kanunu, taşıyıcının sorumluluğunu azaltan ya da kaldıran anlaşmaları yapması yasaklanmıştır. Zarar doğduktan sonra yapılan sorumsuzluk anlaşmaları yetersiz ya da fahişse, yapıldığı tarihten itibaren iki yıl içinde iptal edilebilir (KTK.m.111). Taşıyıcının sorumluluğunun azaltılmasını ve kaldırılmasını yasaklayan bu hüküm, emredici şekilde düzenlenmiştir. Emredici hükme aykırı yapılan anlaşmalar kesin hükümsüzdür (TBK.m.27/I). Hâkim geçersizliği re'sen nazara alır ve taraflar yargılamanın her aşamasında sözleşmenin kesin hükümsüzlük yaptırımına tabi olduğunu ileri sürebilir³⁹⁰. Ancak taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran ya da azaltan anlaşmalar genellikle taşıma sözleşmesinin bir şartı olarak geçebilir. Böyle durumlarda kısmi hükümsüzlük söz konusu olur ve sadece o hüküm geçersiz olup, sözleşme geçerlidir (TBK.m.27/II). Ancak, sözleşmenin yapılması taşıyıcının sorumluluğunu azaltan ya da kaldıran hükümlere bağlandığı açıkça anlaşılırsa, sözleşmenin tamamı kesin hükümsüzlük yaptırımına tabi olur³⁹¹.

İşleten sıfatıyla taşıyıcının, sorumluluğu hafifleten anlaşmalar yapması Karayolları Trafik Kanunu'na göre yasak olmasına rağmen, bazı hallerin gerçekleşmesi sorumluluğun hafifletilmesine neden olur. Bu hallerden biri zarar gören yolcunun veya diğer kişilerin hafif kusurudur. Zarar görenin hafif kusuru, Karayolları Trafik Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcı, trafik kazasının meydana gelmesinde yolcunun ve diğer kişilerin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hâkim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir (KTK.m.86). Taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesine neden olan bir diğer sebep ise hatır taşımasıdır. Hatır taşıması, Karayolları Trafik Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiş ve taşıyıcı genel hükümlere göre sorumlu tutulmuştur (KTK.m.87/I). Bu durumda hakkaniyet düşüncesi gereğince taşıyıcının sorumluluğunun hafifleyeceği kabul edilmiştir³⁹².

³⁹⁰ Oğuzman/Öz, C.1, s.180; Kılıçoğlu, A, s.90; Nomer, s.48; Hatemi/Gökyayla, s.86; Antalya, s.97.

³⁹¹ Von Tuhr, s.223; Zeyneloğlu, s.148; Oğuzman/Öz, C.2, s.211; Kılıçoğlu, A, s.106; Çelik, s.139.

³⁹² Özsunay, Hatır Taşınması, s.167; Eren, Motorlu Araç, s.165; Eren, s.709; Bilge, s.333; Hatemi/Gökyayla, s.20; Aşçıoğlu, s.133; Yılmaz, Z, s.124; Narter, s.198; Petek, s.3340.

B. Sorumluluğun Sınırlandırılması Açısından

1. Genel Olarak

Sorumluluğun sınırlandırılması, taşıma hukukuna hâkim olan menfaatlerin dengelenmesi ilkesine dayanır³⁹³. Taşıma hukukunda kural sınırlı sorumluluktur. Taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcundan doğan sorumluluğun sınırlandırılması açısından, Türk Ticaret Kanunu'nun ve Karayolları Trafik Kanunu'nun, Karayolu Taşıma Kanunu'ndan bir farkı yoktur (TTK.m.914; KTŞK.m.17). Zira taşıyıcı, yolcunun uğradığı ölüm ve bedensel zararlardan dolayı tüm malvarlığıyla sorumludur. Bir başka ifade ile taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcundan doğan sorumluluk, kusura dayanmayan, sınırsız bir sorumluluktur.

Taşıyıcı, yolcunun bagajına ve kişisel eşyasına verdiği zararlardan dolayı sorumludur. Ancak bu sorumluluğun sınırsız sorumluluk olması, taşıma hukukuna hâkim olan menfaatler dengesinin korunması ilkesiyle çatışırdı. Ayrıca taşıyıcının içinde ne olduğunu bilmediği ve ispat edemediği bir eşyadan dolayı sınırsız sorumlu olması hakkaniyete de aykırı olurdu. Bu yüzden Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcı yolcunun bagajına verdiği zarardan dolayı Karayolu Taşıma Kanunu'ndan farklı olarak sınırlı sorumludur. Buna karşılık Karayolu Taşıma Kanunu'na göre taşıyıcı, yolcunun eşyasının zarara uğramasından dolayı sınırsız sorumludur.

Türk Ticaret Kanunu'na göre yolcunun bagajının özen gösterme borcunun ihlali nedeniyle taşıyıcı sınırlı sorumlu olduğundan, bu kısımda sadece bagaja özen gösterme borcunun ihlalden doğan sorumluluğun sınırlandırılması işlenmiştir.

2. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluğun Sınırlandırılması

a. Genel Olarak

Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'ndaki bagaja karşı özen gösterme borcunun, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki eşyanın zarara uğramasından doğan sorumluluktan en önemli farkı, sınırlandırılmış olmasıdır. Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki eşyanın zarara uğramasından doğan sorumlulukta taşıyıcı, tüm şahsi malvarlığıyla sorumludur. Buna karşılık Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcı, iç taşımalarda 500, dış taşımalarda

³⁹³ Seven, s.18.

1000 özel çekme hakkını aşmayacak şekilde bagaja gelen hasar ve ziyadan sorumludur (TTK.m.916/II).

Taşıyıcının sorumluluğuna getirilen sınırlamayla taşıyıcı, belirli bir miktara kadar sorumludur; bu miktarı aşan kısım için taşıyıcı sorumlu olmaz. Karayolu yolcu taşıma hukuku kurallarına göre, taşıyıcının sorumluluğu kilograma, koli ve parçaya dayalı olarak sınırlandırılır³⁹⁴. Kilograma dayalı sınırlandırma genel olarak tüm taşıma hukuku kuralları açısından geçerliken, koli ve pakete ilişkin sınırlandırma sadece deniz taşıma hukukunda geçerlidir³⁹⁵. Karayolu yolcu taşımacılığında yolcunun bagajına gelen zararlardan dolayı taşıyıcının kilograma mı yoksa koli ve paket başına göre mi sorumlu olacağı yönetmelikle belirlenir. Yönetmelikte, bagaj ağırlığını ve sorumluluğu bu Kanundaki hükümler dışında sınırlayıcı düzenlemelere izin veren hükümler bulunamaz (TTK.m.916).

Buna karşılık bakanlığa, taşıyıcının bagajdan doğan sorumluluğunun iç taşımalarda beş yüz; dış taşımalarda ise bin özel çekme hakkından fazla olmayacak şekilde düzenleme yapması için yetki verilmiştir (TTK.m.916). Ancak bu sınırlamaya ilişkin bir yönetmelik hükmü bulunmamaktadır. Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından belirlenen özel çekme hakkı (ÖÇH, SDR), ilk başlarda altın frank esasına dayanmaktaydı. Ancak daha sonra ekonomide meydana gelen gelişmeler ve Amerika'nın baskısıyla özel çekme hakkı değişikliğe uğradı. Özel Çekme Hakkı günümüzde %44 Amerikan Doları, %34 Euro, %11 İngiliz Sterlini, %11 Japon Yeni'nden oluşmaktadır³⁹⁶. Bugün için özel çekme hakkı 3.6476,00 Türk Lirasına karşılık gelmektedir³⁹⁷.

³⁹⁴ **Seven**, s.148.

³⁹⁵ **Seven**, s.145; **Göktepe**, Hülya: Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu Mayıs 2009, s.387.

³⁹⁶ **Seven**, s.146; **Göktepe**, s.387; **Önder**, s.229; **Adıgüzel**, s.226; **Orbay**, s.163; **Yetiş**, Zıya ve Hasar, s.165; **Erdem**, E, s.449.

³⁹⁷ TCMB: 27.06.2014 Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Kurları, <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.html>, (Erişim Tarihi:25.05.2015).

b. Sınırlandırmanın Kalkacağı Haller

aa. Genel Olarak

Karayolu yolcu taşımalarında, taşıyıcının bagaja özen borcunun ihlali halinde doğan sorumluluk sınırlıdır. Ancak bazı durumlarda taşıyıcının sınırlı sorumluluğu kalkar. Türk Ticaret Kanunu'nun 886. maddesine göre, “...zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya taşıyıcıya bağlı veya bağlı olmaksızın yardım eden şahıslar...” durumunda taşıyıcı, sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.

Genel hükümlerde kusur, kast veya ihmal şeklinde gerçekleşir. İhmal ise ağır ihmal ve hafif ihmal olmak üzere ikiye ayrılır³⁹⁸. Karayolu yolcu taşımacılığında taşıyıcının bagaja özen borcunun ihlaline neden olan fiil, kast veya ağır ihmal ya da ağır ihmal ile kast arasındaki bir davranışla işlendiğinde, taşıyıcı, sorumluluk sınırlandırılmasından faydalanamaz. Kasten, pervasızca bir davranışla veya zarar verme bilinciyle işlenmiş bir fiille meydana gelen zararlardan dolayı taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmaz (TTK.m.886). Kanun koyucu bu hükümleri CMR'nin çevirisinden faydalanarak düzenlemiştir³⁹⁹. Bu yüzden pervasızca bir davranış hukukumuzda olmayan bir kusur türüdür. Bu kusur türü, ağır ihmal ile kast arasındaki bir davranış olarak kabul edilmektedir⁴⁰⁰. Bu durum zamanaşımı sürelerinin uzamasına neden olur (TTK.m.855/V).

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler emredici nitelik taşır. Emredici hükümlere aykırılığın yaptırımını kesin hükümsüzlüktür. Kesin hükümsüzlük yaptırımını,

³⁹⁸ **Aşçıoğlu**, Çetin: Kusurun Belirlenmesinde ve Derecelendirmesinde Hâkimin ve Bilirkişinin Fonksiyonları, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1988, (Kusur), s.106; **Kırman**, s.156; **Reisoğlu**, s.172; **Arslan**, A, s.105; **Yetiş**, s.39; **Adıgüzel**, Burak: Yargıtay Kararlarında CMR M.29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2010, (Kasta Eşdeğer), s.365.

³⁹⁹ Eşya taşımacılığına ilişkin iç hukuk mevzuatının Avrupa Birliği uyum çalışmaları kapsamında CMR'ye ve Uluslararası Konvansiyonlara uygun bir şekilde düzenlenmesi gerektiği yönündeki görüş için bkz., **Ülgen/Kendigelen/Kaya**, s.799; **Adıgüzel**, Kasta Eşdeğer, s.356.

⁴⁰⁰ **Özdemir**, s.112; **Yazıcıoğlu**, Emine: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınevi, İstanbul 2000, s.173; **Karan**, s.737; **Adıgüzel**, s.233; **Gençtürk**, Muharrem: Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi, GÜHFD, C.16, S.4, 2012, (Ağır Kusur), s.120; **Gençtürk/Yiğit**, s.37; **Orbay**, s.164.

kısmi hükümsüzlük şeklinde de ortaya çıkabilir. Bu yüzden taşıyıcının bilete ya da sözleşmeye, bagaja özen borcundan doğan sorumluluğun kaldırıldığına dair koyduğu kayıtlar sözleşmenin tamamen geçersizliğine neden olmaz; kısmi olarak geçersizliğe neden olur. Bir başka deyişle sadece sorumluluğu sınırlandıran ve kaldıran hükümler geçersiz olur⁴⁰¹. Ancak kısmi geçersiz olan hüküm olmaksızın, taşıma sözleşmesinin yapılmayacağı sonucu açık bir şekilde çıkarılırsa, sözleşmenin tamamı kesin hükümsüz olur (TBK.m.27/II). Taşıyıcı, bilete ya da sözleşmeye kanunda geçen miktardan daha az bir miktarla sorumluluğunu sınırladığına dair hükümler koyabilir. Sözleşmeye veya bilete konan bu sorumluluk miktarı sınırlamaları geçersizdir. Bu durumda Türk Borçlar Kanunu'nun 27. maddesinin ikinci fıkrası uygulanmaz (TTK.m.1530). Dolayısıyla taşıyıcı kanunda geçen sorumluluk sınırı miktarı kadar sorumlu olur.

Taşıyıcının bagaja özen borcundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümler emredici olmasına rağmen, yolcu lehine değiştirilebilir. Bu hükümler yolcu lehine değiştirilebildiği için, nispi emredici nitelik taşır. Bu yüzden taşıyıcı, yolcuyla anlaşması halinde sorumluluğu sınırlandıran hükümlerden faydalanamayabilir ve bu durumda yolcu da müspet zararını talep edebilir. Buna karşılık böyle bir durumda taşıyıcı, taşıma ücretini artırabileceği gibi, ek teminatlar da talep edebilir⁴⁰².

Eski Türk Ticaret Kanunu'nda karayolu yolcu taşımalarında taşıyıcının yardımcı şahıslarının sınırlı sorumlu olacağına dair bir düzenleme bulunmamaktaydı⁴⁰³. Ancak yeni Türk Ticaret Kanunu ile birlikte taşıyıcı, yardımcı şahıslarının fiilinden kendi fiiliymiş gibi sorumlu olmaktadır. Ayrıca 886. maddedeki “...*taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler ... sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz*” ifadesiyle, yardımcı şahıslar da sınırlı sorumlu olur.

⁴⁰¹ Von Tuhr, s.223; Kirman, s.155; Zeyneloğlu, s.148; Oğuzman/Öz, C.2, s.211; Kılıçoğlu, A, s.92; Nomer, s.49; Hatemi/Gökyayla, s.87; Antalya, s.102.

⁴⁰² Seven, s.151.

⁴⁰³ Seven, s.151.

bb. Pervasızca Davranış veya Zarar Bilinciyle Oluşan İhmal Davranış

Pervasızca davranış⁴⁰⁴ halinde, taşıyıcı ve yardımcıları zararın meydana gelebileceği ihtimalini cüretkâr bir biçimde öngörür⁴⁰⁵. Pervasızca davranışta hareket bilinçlidir; taşıyıcı ve yardımcıları, kayıtsız, düşüncesiz ve umursamaz hareketle zararın meydana gelmesine neden olur. Başka bir ifadeyle kanun gerekçesinde⁴⁰⁶ belirtildiği gibi pervasızca bir davranış, kasta eş değerde bir davranıştır; ancak tam anlamıyla da kast değildir⁴⁰⁷.

Pervasızca davranış ağır ihmalden ağır, kasttan da hafif bir davranıştır⁴⁰⁸. Hâlbuki Türk-İsviçre hukukunda kusur ya ihmal ya da kast şeklinde ortaya çıkar. Pervasızca bir davranış şeklinde kusur, hukukumuzda bulunmamaktadır⁴⁰⁹. Pervasızca

⁴⁰⁴ **Adıgüzel**, s.233-234; “Pervasızca davranış” ibaresinin CMR sözleşmesinde yer alan ifade olduğu, ancak bu ifadenin madde gerekçesine bakıldığında yanlış çevrildiği ve farklı sonuçlara yol açabileceği belirtilmiştir. Diğer taraftan ise Varşova Konvansiyonunda da geçen “Yolcu ve bagaj taşımacılığında, taşıyıcının ve yardımcılarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimaliyle bilerek ve pervasızca yaptıkları hareket veya ihmal sonucunda zarar meydana gelebilir. Bu hallerde taşıyıcı, sorumluluk sınırlamalarından faydalanamaz” ibaresi aynı şekilde Türk Ticaret Kanunu’na alınarak düzenlenmiştir. Görüş için bkz. (**Çağa**, Tahir: Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1988, s.201).

⁴⁰⁵ **Çağa**, s.201; **Kırman**, s.157; **Arslan**, A, s.106; **Yazıcıoğlu**, s.171; **Adıgüzel**, Kasta Eşdeğer, s.356; **Bozkurt**, s.182; **Yetiş**, Zıya ve Hasar, s.170; **Akkurt**, s.289.

⁴⁰⁶ Türk Ticaret Kanunu’nun 886. maddesinin gerekçesinde, “pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” etmek ibaresinin anlamı üzerinde ayrıca durulmuştur. Gerekçede “pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareketin” tek bir kavram olarak değerlendirileceği ve kasta eşit bir kusur olarak yorumlanacağı belirtilmiştir(6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Genel Gerekçesi, TBMM 23 Dönem, 2. Yasama yılı, TBMM S. Sayısı: 324, s.261).

⁴⁰⁷ Türk Ticaret Kanunu’nun gerekçesinde, “Kasta eşit kusur” ölçüsünün, kaynak CMR’nin 29. maddesinin birinci fıkrasında açıkça ifade edildiği belirtilmiştir. Kasta eşit kusur, CMR’nin İngilizce metninde kastın karşılığı olarak “wilful misconduct” ifadesinden sonra “or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct” ifadesi kullanılmıştır. Bu metne göre, kasıt veya davaya bakan mahkemenin veya hakemin hukukuna göre kasta eşit olarak mütalâa edilebilecek kusur söz konusudur (6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Genel Gerekçesi, TBMM 23 Dönem, 2. Yasama yılı, TBMM S. Sayısı: 324, s.262).

⁴⁰⁸ Pervasızca davranış ne kast ne ağır ihmal ne de kast ile ağır ihmal arasındaki bir davranış türüdür. Bağımsız bir kusur türü olarak ele alınması gerektiği yönündeki görüş için bkz. (**Yetiş**, s.94).

⁴⁰⁹ Türk/İsviçre hukuklarında ağır kusur vardır, ancak bu kavramın hem sınırı hem de tanım unsuru belirsizdir. Ağır kusur daha çok kasta yakın bir şekilde anlamlandırılmaktadır. Maddede “pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle” sözcükleri kullanılarak, CMR’ye uygun olarak kasta denk düşebilecek bir kusura vurgu yapılmıştır. Bu bakımdan seçilen pervasız sözcüğü Almanca metindeki “leichtfertig”den gelmektedir (6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Genel Gerekçesi, TBMM 23 Dönem, 2. Yasama yılı, TBMM S. Sayısı: 324, s.262). Türk/İsviçre Hukukunda kusur, kast ve ihmal şeklinde ortaya çıkar. İhmal ise ya hafif ihmal ya da ağır ihmal şeklinde ortaya çıkar. Türk/İsviçre Hukukunda ağır kusur ya da hafif kusur şeklinde bir davranış türü yoktur. Gerekçedeki ağır kusur ifadesi, kanaatimizce ağır ihmal ifadesini karşılar.

davranışta, taşıyıcı dikkatsiz ve özensiz davranır, sonucu tahmin edebilir ve sonuca göre zararın meydana gelebilmesi olasıdır⁴¹⁰.

Taşıyıcı, hukuka aykırı sonucu öngörmesine rağmen istemezse, ihmal söz konusu olur. İhmal ya hafif ihmal ya da ağır ihmal şeklinde ortaya çıkar. Herkesten beklenen derecedeki özen yükümlülüğünü göstermeyen taşıyıcı, zararın meydana gelmesinde ağır ihmalden dolayı kusurludur. Buna karşılık objektif olarak taşıyıcıdan beklenen en yüksek özen yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıyıcı ve yardımcıları, hafif ihmalden dolayı sorumludur⁴¹¹. Kanunda geçen zarar bilinciyle oluşan ihmali davranış, pervasızca bir davranıştan farklıdır. Zarar bilinciyle oluşan ihmali davranıştan kasıt, ağır ihmal halidir. Ağır ihmali ispat edecek taraf, zarar gören yolcudur.

Taşıyıcı ve yardımcılarının üstüne düşen objektif ve sübjektif özen yükümlülüğünü ihlal ettiğini, zarar gören yolcu ispat etmekle yükümlüdür. Zira taşıyıcı için böylesine ağır bir sonucun doğması, yolcunun bu türden bir davranışı ispat etmesi şartını gerektirir. Bir başka ifadeyle pervasızca davranışın tüm unsurlarının zarar gören yolcu tarafından ispat edilmesi gerekir⁴¹².

Taşıyıcı ve yardımcılarının pervasızca bir davranışı veya zarar bilinciyle oluşan bir ihmali davranışı sonucunda, zararın meydana geldiği ispatlandığı takdirde, taşıyıcı ve yardımcılarının sorumluluğu sınırlandırılmaz.

cc. Kasti Davranış

Taşıyıcı ve yardımcılarının hukuka aykırı fiilin neden olduğu sonucu bilme ve isteme iradesine kasti davranış denir. Kast ikiye ayrılır. Birinci hali doğrudan kasttır ki, fail burada hukuka aykırı davranışın sonuçlarını bilir ve ister. Diğer bir kast haliyse, dolaylı kast olup, fail burada hukuka aykırı fiilin sonucunu doğrudan doğruya istememesine rağmen, sonucun meydana gelmesini göze alır. Bir başka deyişle olası kast olarak da bilinen dolaylı kastta, fail olursa olsun demekte ve sonucun meydana

⁴¹⁰ Çağa, s.201; Özdemir, s.113; Yazıcıoğlu, s.173; Yetiş, s.96; Karan, s.737; Gençtürk, Ağır Kusur, s.124 Adıgüzel, Kasta Eşdeğer, s.372; Gençtürk/Yiğit, s.39 Erdem, E, s.458.

⁴¹¹ Yazıcıoğlu, s.174; Sözer, s.240; Adıgüzel, Kasta Eşdeğer, s.372; Bozkurt, s.182; Gençtürk/Yiğit, s.38.

⁴¹² Aşçıoğlu, Kusur, s.109; Özdemir, s.118; Yazıcıoğlu, s.175; Ülgen, Hüseyin: Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğu Hakkında, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Turhan Kitapevi, Ankara 2003, (Sınırlı Sorumluluk), s.485; Gençtürk/Yiğit, s.39.

gelmesini öngörmesine rağmen umursamamaktadır⁴¹³. Bu şekilde hareket eden taşıyıcı ve yardımcıları sınırlı sorumluluktan yararlanamaz.

Kasıtlı davranışı ispat etmekle yükümlü olan kişi, hukuka aykırı fiil neticesinde zarar gören yolcudur. Şayet yolcu ölmüşse, ölen yolcunun mirasçıları kasıtlı davranışı ispat etmekle yükümlüdür⁴¹⁴.

VIII. SORUMLULUKTAN KURTULMA AÇISINDAN

A. Genel Olarak

– Den sorumluluğu, kusurlu ve kusursuz sorumluluk olmak üzere ikiye ayrılır. Taşıyıcı Karayolu Taşıma Kanunu'na göre sorumluluğu kusursuz sorumluluktur. Dolayısıyla taşıyıcının, zararın meydana gelmesinde sadece kusursuz olduğunun ispatlanması, sorumluluktan kurtulmasına neden olmaz. Taşıyıcı, yolcunun zararlarını en ağır kusursuz sorumluluk türü olan tehlike sorumluluğuna göre tazmin eder. Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulması için illiyet bağımlı kesen sebepleri ispatlaması gerekir. Kanuna göre zararın meydana gelmesinde üçüncü kişinin ya yolcunun ağır kusuru ya da mücbir sebep rol oynamışsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

Taşıyıcının Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletenin sorumluluğu tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk olduğu için, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki sorumluluktan kurtulma sebepleri geçerli olduğundan bu kısımda değinilmemiştir. Buna Karşılık Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'na göre yolcuyla sağ salim götürme borcunun ihlali halindeki sorumluluğunun hukuki niteliği olağan sebep ilkesine dayanan kusursuz sorumluluk olduğu için, bu kanuna göre sorumluluktan kurtulma sebepleri incelenmiştir. Ayrıca yine bu kanuna göre taşıyıcının bagaja özen gösterme borcunun ihlalinden kaynaklanan sorumluluk, Karayolu Taşıma Kanunu'ndan farklı olarak kusur sorumluluğu olduğu için, sorumluluktan kurtulma açısından farklılıklar burada incelenmiştir.

⁴¹³ Von Tuhr, s.378; Özdemir, s.111; Arslan, A, s.105; Yazıcıoğlu, s.171; Bozkurt, s.178; Gençtürk, Ağır Kusur, s.123; Gençtürk/Yiğit, s.37.

⁴¹⁴ Özdemir, s.118; Yazıcıoğlu, s.175; Ülgen, Sınırlı Sorumluluk, s.485; Bozkurt, s.181.

B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sorumluluktan Kurtulma

1. Yolcuyla Sağ Salim Götürme Borcunun İhlali Halinde

a. Genel Olarak

Taşıyıcı, Türk Ticaret Kanunu'na göre kusursuz sorumludur. Bu yüzden taşıyıcının, zararın meydana gelmesinde kendisine atfedilecek bir kusurun bulunmadığını ispat etmesi, onu sorumluluktan kurtarmaz. Taşıyıcı, olağan sebep esasına göre kusursuz sorumlu olduğu için, ancak kurtuluş karinelerinden faydalanarak sorumluluktan kurtulabilir. Buna karşılık Karayolu Taşıma Kanunu'na göre, taşıyıcının kurtuluş kanıtı getirmesi, sorumluluktan kurtulmasına neden olmaz. Zira taşıyıcı, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre tehlike esasına dayanan kusursuz sorumludur.

Tehlike esasına dayanan sorumluluk, olağan sebep esasına dayanan sorumluluktan daha ağır bir sorumluluk türüdür. Çoğun içinde az da yer alır ilkesi uyarınca daha ağır bir sorumluluktaki kurtuluş sebepleri, daha hafif sorumluluğa da uygulanır. Bu nedenle olağan sebep sorumluluğunda yolcunun ağır kusuru, üçüncü kişinin ağır kusuru ve mücbir sebep illiyet bağıni kestiği için, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur⁴¹⁵.

Taşıyıcının olağan sebep esasına dayanan kusursuz sorumluluğunda getirebileceği kurtuluş karineleri, Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesinin ikinci fıkrasında belirtilmiştir. Buna göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, kazanın meydana gelmesini önleyen en yüksek özeni gösterdiğini ispatlaması gerekir. Taşıyıcı en yüksek özeni göstermesine rağmen, kazanın kaçınmadığı ve sonuçlarını önleyemediği bir nedenden dolayı meydana geldiğini ispatlamalıdır⁴¹⁶.

Aşağıda taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran yolcunun ağır kusuru ile üçüncü kişinin ağır kusuruna değinilmemiştir. Buna karşılık olarak Türk Ticaret Kanunu açısından özellik arz eden kurtuluş karinesine yer verilmiştir.

⁴¹⁵ **Eren**, Motorlu Araç, s.206; **İnal**, s.20; **Eren**, s.557; **Çelik**, s.161; **Kaya**, A, s.990; **Seven**, s.171; **Yeşilova Aras**, Ecehan: Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme, Adalet Yayınevi, Ankara 2010, (Teslim), s.118; **Ayan**, s.266; **Antalya**, s.540; **Yılmaz**, Z, s.101; **Narter**, s.191.

⁴¹⁶ **Yeşilova**, Teslim, s.118.

b. Kurtuluş Karinesi

Taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur (TTK.m.914/II). Bu hükme göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için getireceği kurtuluş karinesi, taşıyıcı özen yükümlülüğünü yerine getirmesine ve zararın meydana gelmesinde kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir sebebe dayanır.

aa. Taşıyıcının Özen Yükümlülüğünü Yerine Getirmesi

Yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlali, taşıyıcının ihmali davranışı sonucunda gerçekleşir. Taşıyıcı veya yardımcısı, hukuka aykırı fiilin sonucunu istemez; fakat herhangi bir tedbirsiz davranış, yolcu üzerinde bedensel bir zararın ya da ölümün meydana gelmesine yol açar. İhmali davranış iki şekilde ortaya çıkar: Taşıyıcının, gösterilmesi gereken en hafif dikkat ve özeni göstermemesi halinde ağır ihmal meydana gelir. Buna karşılık tedbirli ve dikkatli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenin gösterilmemesi, hafif ihmali ortaya çıkarır. Taşıyıcı hafif ihmalden sorumlu olduğu gibi, ağır ihmalden de sorumludur.

İhmalin ölçüsü, özen kavramıyla belirlenir. Özen kavramı, belirli bir işin görülmesinde gösterilmesi gereken dikkati ve işe verilen önemi ifade eder. Özen yükümlülüğü objektif ve sübjektif özen yükümlülüğü olmak üzere ikiye ayrılır. Sübjektif özende sorumlu olan kişiden beklenen özen yükümlülüğünün yerine getirilmemesi söz konusuyken; objektif özen ise, herkesin göstermesi gereken özen yükümlülüğünün yerine getirilmemesidir. Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcının özen yükümlülüğünün ölçüsü, aynı işi yapan başka bir taşıyıcının dikkat ve özen yükümlülüğüdür. Bir başka ifadeyle taşıyıcı, objektif özen yükümlülüğü esasına göre sorumludur⁴¹⁷. Kanun en yüksek özen ifadesini kullandığı için, taşıyıcının hafif ihmali bile sorumluluğu, tamdır; hafifletilemez⁴¹⁸.

Taşıyıcının, gerek taşıma faaliyetinde kullandığı taşıtı gerekse yardımcı şahıslar üzerinde denetim yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu denetim yükümlülüğünü kullanırken, dikkatli ve özenli davranmalıdır. Bir başka ifadeyle taşıyıcının dikkat ve

⁴¹⁷ Aşçıoğlu, Kusur, s.109; Seven, Yüke Özen Borcu, s.94-95.

⁴¹⁸ Erdil, s.162; Karan, s.320.

özen yükümlülüğü, yolcuları huzurlu bir yolculukla ve sağ salim olarak gidecekleri yere ulaştırmayı, seyahate çıkan taşıtın bakımı ve donanımıyla seyahatte ortaya çıkması muhtemel tehlikelere karşı tedbirli olmayı, taşıma faaliyetine ve araca ilişkin sigortaları yapmayı, yardımcı şahısları seçerken özenle davranmayı, onları eğitmeyi ve yolcuları bilgilendirmeyi gerektirir. Taşıyıcı tüm bu davranışları dikkatli ve özenli şekilde yerine getirdiğini ispatlamalıdır⁴¹⁹.

bb. Kaçınılmaz Olay ve Mücbir Sebep

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için zararın, kaçınmayacağı ya da sonuçlarını önleyemeyeceği bir sebepten ileri geldiğini ispatlaması gerekir. Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesindeki "*kaçınmayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebep*" şeklindeki ifade, bize mücbir sebep kavramını anımsatır. Zira mücbir sebep, borçlunun iradesi dışında meydana gelen öngörülmesi ve kaçınılması mümkün olmayan olağanüstü olaylardır. Her ne kadar kaçınılmaz ve sonuçları önlenemez hal mücbir sebebin unsuru olmasına rağmen; mücbir sebepten daha geniş bir kavramdır⁴²⁰. Kaçınılmaz ve sonuçları önlenemez hal mücbir sebebi de içine aldığı için, taşıyıcının mücbir sebebi ispatlaması sorumluluktan kurtulmasına neden olur⁴²¹.

Bu zararın meydana gelmesi objektif olarak kaçınılmaz ve öngörülemez olmalıdır. Öngörülmeyen ve kaçınılmaz olma, objektif nitelik taşınmalıdır. Bir başka ifadeyle tüm önlemleri alan, tekniği en iyi kullanan taşıyıcının da öngöremediği ve kaçınmadığı bir olayın gerçekleşmesi gerekir. Örneğin taşıtın hareketi esnasında köprünün yıkılması sonucu suya düşmesi, mücbir sebebi teşkil eder⁴²².

Taşıyıcının, yolcuyu sağ salim götürme borcundan dolayı sorumlu olabilmesi için, fiil, zarar ve zarar ile fiil arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. Kaçınılmaz olay, zarar ile fiil arasındaki illiyet bağını keser⁴²³. Bu sebeple zararın meydana gelmesine kaçınılmaz olayın neden olması, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır.

⁴¹⁹ Kırman, s.115; Yılmaz, O, s.37.

⁴²⁰ İnal, s.16; Havutçu/Gökyayla, s.135; Kaya, A, Sorumluluğun Esasları, s.255; Yeşilova, s.103; Erdil, s.161; Karan, s.324.

⁴²¹ Aydın, s.69; Kaya, A, Sorumluluğun Esasları, s.255; Kaya, A, s.991; Karan, s.319; Ülgen, İlkeler, s.229; Erdem, E, s.300.

⁴²² İnal, s.38; Havutçu/Gökyayla, s.136.

⁴²³ Havutçu/Gökyayla, s.134; Eren, s.557; Çelik, s.170; Seven, s.171; Ayan, s.266; Ateş, s.350; Yılmaz, Z, s.104 Yücel, s.163.

Taşıyıcı zararın meydana gelmesinden dolayı kusursuz olarak sorumludur. Dolayısıyla zarar gören kişinin zararı, fiili ve uygun illiyet bağıını ispatlaması, taşıyıcının sorumlu olması için yeterlidir. Buna karşılık taşıyıcı, zararın meydana gelmesine kaçınılmaz olayın neden olduğunu ileri sürerse, ispat yükü kendisine düşer (MK.m.6).

Beklenmedik hal, taşıyıcının öngöremediği veya sonuçlarını önceden önleyemeyeceği haller arasında kabul edilmez. Zira beklenmedik halde, öngörülmezlik ve kaçınılmazlık unsuru sübjektif niteliktedir. Oysaki Türk Ticaret Kanunu'nu kapsamındaki taşıyıcılar, aynı zamanda tacir sıfatına sahip oldukları için basiretli bir şekilde hareket ederek, sıradan insanlara göre daha fazla dikkat ve özen göstermek zorundadırlar (TTK.m.18/II). Tacir olan taşıyıcının sorumluluğu belirlenirken kullanılan kıstaslar objektif olmalıdır. Bu bağlamda beklenmedik halde tüm önlemleri alan, tekniği en iyi kullanan taşıyıcının öngörebildiği veya kaçınabildiği bir durum söz konusu olduğu için, bu önlemlerin alınmaması sorumluluğun meydana gelmesine neden olur. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu kapsamındaki taşıyıcı, beklenmedik hale dayanarak kurtuluş karinesinden faydalanamaz.

c. İspat Yükü

Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan yolcuyu sağ salim götürme borcundan dolayı taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için kurtuluş kanıtı getirip, ispat etmesi gerekir. Taşıyıcı kazanın meydana gelmesinde öncelikli olarak en yüksek özeni gösterdiğini ispat etmelidir. Buna göre taşıyıcı mevzuatın kendisine yüklediği yükümlülükleri yerine getirdiğini de ispatlamalıdır. Ayrıca basiretli bir tacir olan taşıyıcı, kazanın meydana gelmesini engelleyecek tüm tedbirleri almalıdır.

Taşıyıcının en yüksek özeni gösterdiğini ispatlaması, kendisini tek başına sorumluluktan kurtarmaz. Taşıyıcı en yüksek özeni göstermesinin yanında kazanın öngörülmesi mümkün olmayan ve kaçınılamayan bir sebepten meydana geldiğini ispatlamalıdır. Olayın öngörülemeyen ve kaçınılamayan bir nedenden dolayı meydana gelmesi mücbir sebep teşkil eder. Mücbir sebebin, taşıyıcının işletmesi dışında veya olağanüstü bir sebepten dolayı meydana geldiğini ispatlanmalıdır. Bu iki unsuru bir arada ispatlayan taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

2. Bagaja Özen Gösterme Borcunun İhlali Halinde

Taşıyıcı bagaja özen gösterme borcunun ihlalden kaynaklanan zararlardan kusurlu sorumludur. Bu borcun ihlali halinde taşıyıcı, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu esasına göre zararı tazmin eder. Buna göre taşıyıcı, tedbirli bir taşıyıcının göstermesi gereken en yüksek özeni gösterdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir⁴²⁴.

Ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunda, taşıyıcının aleyhine doğan kusur karinesi söz konusudur. Taşıyıcının bu kusur karinesinin aksini ispat etmesi zorlaştırılmıştır. Buna göre, taşıyıcı bagaja özen borcunun ihlalden objektif olarak bagajın zarar görmemesi için tüm tedbirleri aldığını ispat etmelidir. Bunun için tüm önlemleri alan, tekniği en iyi kullanan taşıyıcının gösterdiği dikkat ve özeni göstermelidir. Bir başka ifadeyle en yüksek özeni göstermekle yükümlü olan taşıyıcı için, orta seviyede makul bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkatli, becerili ve basiretli davranışlar örnek alınmalıdır. Taşıyıcı bu davranışlara uygun hareket ve tavırlarda bulunmalıdır⁴²⁵. Eğer bu hususu taşıyıcı ispat edemezse, sorumluluktan kurtulamaz⁴²⁶. Örneğin sıcaktan bozulabilecek türden bir bagajın, taşıtın motoruna yakın bir yere konulması sonucunda bagaj bozulmuşsa, taşıyıcı en yüksek dikkat ve özeni göstermemiş sayılır.

Taşıyıcı, bagaja özen gösterme borcunun ihlalden doğan sorumluluktan yolcunun veya üçüncü kişinin ağır kusuru ve mücbir sebebin etkisi olduğunu ispat ederek de kurtulabilir⁴²⁷.

IX. ZAMANAŞIMI AÇISINDAN

A. Genel Olarak

Karayolu Taşıma Kanunu hükümleri uyarınca yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her halde zarara neden olan olay tarihinden itibaren on yıl sonra zamanaşımına uğrar (KTŞK.m.24/I). Karayolu Taşıma

⁴²⁴ Seven, s.171; Adıgüzel, s.154.

⁴²⁵ Seven, Yüke Özen Borcu, s.62; Adıgüzel, s.155.

⁴²⁶ Seven, s.104.

⁴²⁷ Erzurumluoğlu, s.42.

Kanunu'na göre iki zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Bunlardan biri hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği andan itibaren başlayan iki yıllık süredir⁴²⁸. Diğeri ise zarara neden olan fiilin gerçekleştiği tarihten itibaren on yıllık süredir.

Sorumluluk sigortası gereğince, tazminatı ödeyen kişinin diğer tazminat yükümlülerine karşı rücu hakkı söz konusu olabilir. Tazmin eden kişi kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdiği takdirde rücu hakkını kullanabilir. Zararı tazmin eden tazminat yükümlüsü rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yıl içerisinde, her halükarda fiilin gerçekleştiği tarihten itibaren on yıl içerisinde rücu hakkını talep etmelidir (KTŞK.m.24/IV).

Bu başlık altında Türk Ticaret Kanunu'na taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme ve bagaja özen gösterme borcunun ihlalden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin zamanaşımı süreleri karşılaştırma yapılarak incelenmiştir. Buna karşılık Karayolları Trafik Kanunu'ndaki işletenin sorumluluğuna ilişkin zamanaşımı süresi ile Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin zamanaşımı süresi sistematik olarak aynı olduğu için incelenmemiştir.

B. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Zamanaşımı

Türk Ticaret Kanunu'ndaki zamanaşımı süresi, yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalden doğan sorumluluk ile bagaja özen gösterme borcunun ihlaldindeki sorumluluktan farklı düzenlenmiştir. Oysa Karayolu Taşıma Kanunu'nda böyle bir ayrıma gidilmemiştir. Hem yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlalden doğan sorumluluğa hem de bagaja özen gösterme borcunun ihlaldindeki sorumluluğa ilişkin zamanaşımı süreleri iki ve on yıllık süreye tabidir. Bu başlık altında Türk Ticaret Kanunu'na göre ölüm ve bedensel zararlar halindeki zamanaşımı süresi ile bagajın zarar görmesi halindeki zamanaşımı süresi ayrı ayrı incelenmiştir.

1. Ölüm ve Bedensel Zararlar Halinde Zamanaşımı

Türk Ticaret Kanunu'ndaki zamanaşımı, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki zamanaşımı süresinden farklıdır. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun 855. maddesinin

⁴²⁸ Von Tuhr, s.702; Oğuzman/Öz, C.1, s.607; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.1049-1052; Reisoğlu, s.431; Kılıçoğlu, A, s.884; Nomer, s.334; Hatemi/Gökyayla, s.335; Erdem, E, s.391; Antalya, s.768; Aşçıoğlu, s.455; Narter, s.822.

birinci fıkrasına göre, “*yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda*” zamanaşımına uğrar.

Türk Ticaret Kanunu’nda, sadece yolcu taşıma hukukuna ilişkin zamanaşımı süreleri düzenlenmemiş, aynı zamanda eşya taşıma hukukuna ilişkin süreler de düzenlenmiştir. Bu anlamda Türk Ticaret Kanunu’ndaki zamanaşımı düzenlemesi, taşıma hukukunun tüm alanlarına uygulanabilecek bir genel hükümdür. Dolayısıyla aksi diğer düzenlemelerde öngörülmemişse, bu süreler denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu eşya ve yolcu taşımacılığının hepsine uygulanabilir. Ancak Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki zamanaşımı süresi 17. maddedeki sorumluluğa ilişkindir. Buna karşılık Türk Ticaret Kanunu’nun 914. maddesindeki yolcuyla sağ salim götürme borcundan doğan sorumluluğa ise, 855. maddedeki zamanaşımı süresi uygulanır.

Türk Ticaret Kanunu’ndaki zamanaşımı süresinin, Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki zamanaşımı süresinden bir diğer farkı ise, öğrenmeden itibaren ayrı fiilden itibaren ayrı işlemeye başlayan bir çerçeve süre bulunmamasıdır. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu’ndaki zamanaşımı süresinin başlaması için öğrenme kavramına ihtiyaç yoktur. Bu sebeple taşıyıcı, yolcuyla sağ salim götürme borcunu ihlal ettiğinde yolcu varma yerine ulaşırsa, ulaşma tarihinden; yolcu varma yerine ulaşmazsa, ulaşması gereken tarihten itibaren on yılın sonunda alacak zamanaşımına uğrar (TTK.m.855).

Ticaret hukuku açısından zamanaşımı sürelerinin kısa olması, sistematiğine uygun bir kuraldır. Fakat taşıyıcının yolcuyla sağ salim götürme borcunu ihlal etmesi halinde on yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Bu şekilde ticaret hukuku sistematiğinin dışına çıkmıştır. Kanunun zamanaşımı süresini bu şekilde belirlemesinde, ortaya çıkan zararın ağırlığı, sosyal amaç ve hakkaniyet duyguları önemli rol oynamıştır.

2. Bagaj ve Kişisel Eşyanın Zarara Uğraması Halinde Zamanaşımı

Türk Ticaret Kanunu’nun 855. maddesindeki “*diğer zararlar*” ifadesi kapsamına eşya taşımacılığında doğan zararlar, gecikmeden doğan zararlar, taşıma belgelerini düzenlemekten doğan zararlar, bagaja özen gösterme borcundan doğan zararlar gibi taşıma hukukundan doğabilecek tüm zararlar girer. Buna göre bagaja özen

gösterme borcundan kaynaklanan zararlardan doğan istemler bir yıllık zamanaşımı süresine tabidir (TTK.m.855).

Türk Ticaret Kanunu'nun, Karayolu Taşıma Kanunu'ndan bir diğer farklılığı ise, yolcunun ulaşip ulaşamamasına göre iki farklı zamanaşımı süresi başlangıcının öngörülmüş olmasıdır. Buna göre bagaja özen borcunun ihlal edilmesi halinde yolcu varma yerine ulaşırsa, ulaştığı tarihten itibaren bir yıl içerisinde zararını taşıyıcıdan talep etmelidir. Eğer yolcu varma yerine ulaşamazsa, ulaşması gereken tarihten itibaren bir yılın sonunda alacak zamanaşımına uğrar (TTK.m.855/II).

Türk Ticaret Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre daha kısa zamanaşımı süreleri öngörmüştür. Bu şekilde kısa zamanaşımı sürelerinin öngörülmesi, Türk Ticaret Kanunu'nun sistematığına uygundur. Zira taciri uzun bir süre dava açılma tehdidi altında tutmak ve bunun kendisine karşı kullanılmasını sağlamak menfaatler dengesine aykırı bir durum oluşturur. Kanunun zamanaşımını kısa olarak belirlemesinde, ortaya çıkan zararın ağırlığı, sosyal amaç ve hakkaniyet duyguları önemli rol oynamıştır⁴²⁹.

Türk Ticaret Kanunu'ndaki bir yıllık kısa zamanaşımı süresi her zaman uygulanmayabilir. Taşıyıcının kusuruna bağlı olarak bazı şartların gerçekleşmesi halinde uzayabilir. Taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalden dolayı yolcunun bagajı zıyaa, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse ya da yolcu varma yerine geç ulaşmışsa, ulaşma tarihinden itibaren üç yılın sonunda zamanaşımına uğrar (TTK.m.855/V). Ancak taşıyıcının böyle bir davranışı kanaatimize göre ceza hukuku açısından malvarlığına karşı işlenebilen herhangi bir suçu teşkil ederse, ceza zamanaşımı sürelerinin uygulanması mümkün olabilir.

X. SORUMLULUK HALİNDE AÇILACAK DAVA

A. Dava

1. Genel Olarak

Dava kişilere tanınan bir haktır. Bu sebeple kişiler yetkili ve görevli yargı organına başvurduğu takdirde, hak arama özgürlüğü sınırları çerçevesinde bu

⁴²⁹ Zeyneloğlu, s.161.

başvurular değerlendirmeye alınır. Hak arama özgürlüğü hukuk devletinin olmazsa olmaz koşullarından biri olup, Anayasa tarafından güvence altına alınmıştır (m.36). Bu özgürlüğün gerçekleşmesi, bağımsız yargı mercileri önünde kişilerin iddia ve savunmalarının adil bir şekilde dinlenmesini ve değerlendirilmesini gerektirir. Dolayısıyla taraflar bağımsız yargı mercii önünde iddia ve savunmalarını dava yoluyla dile getirir. Bu yüzden dava, hukuk devletinin vazgeçilmez bir unsurudur.

Dava, hukuken korunan meşru bir menfaatin devlet organları aracılığıyla korunmasıdır. Davada davacı ve davalı olmak üzere iki taraf bulunmaktadır. Dava açıp yargı merciiinden hukuki koruma talep eden tarafa davacı denir. Davacının dava açabilmesi için, hukuki yararının bulunması gerekir. Davacının yargı mercii önünde, hak iddia ederek husumet yönelttiği tarafa davalı denir. Davacı, davası açtıktan sonra yetkili ve görevli yargı mercii davalı tarafa savunma hakkı vermelidir. Bir başka ifadeyle ilgili yargı mercii, davacının iddiasını ve davalının bu iddialara karşı savunmasını dinler ve sentezleyerek karara varır.

2. Davanın Hukuki Niteliği

Türk hukukunda talep edilen hukuki korumaya göre davanın hukuki niteliği eda, tespit, belirsiz alacak ve inşai dava olmak üzere dörde ayrılır. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak açılan davalar maddi ve manevi zararın tazminine ilişkindir. Tazminat davaları eda davası olarak açılır. Eda davası, davacının davalıdan bir şeyi vermesine, yapmasına veya yapmamasına yönelik talepte bulunduğu davalardır. Eda davasının içeriğinde tespit davası da bulunmaktadır. Bu yüzden eda davası açılacak yerde tespit davasının açılması halinde, davacının hukuki yararı bulunmadığı için dava reddedilir⁴³⁰. Buna dayanarak taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin davaların tespit davası şeklinde açılmayacağı söylenebilir. Aynı zamanda bu davalar, bir hukuki durumun kurulmasına, değiştirilmesine veya kaldırılmasına yönelik olmadığı için, inşai dava şeklinde açılması da mümkün değildir⁴³¹.

Tazminat davasının açıldığı tarihte yolcunun, taşıyıcıdan talep edeceği tazminat miktarının değerini tam ve kesin olarak belirleyebilmesi kendisinden

⁴³⁰ Aşçıoğlu, s.429.

⁴³¹ Kuru, Baki/Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder: Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı, 25. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2014, s.257; Pekcanitez, Hakan/Atalay, Oğuz/Özekes, Muhammet: Medeni Usul Hukuku, 14. Bası, Yetkin Yayınevi, Ankara 2013, s.434.

beklenemezse ya da belirlemek imkânsızsa, belirsiz alacak davası açabilir (HMK.m.107). Yolcu dava dilekçesinde aradaki hukuki ilişkiyi ve asgari bir miktarı belirtmek zorundadır. Zira açılan davada hâkim, somut olayın şartlarını değerlendirerek hakkaniyet indirimi uygulayabileceği için, zararın tam olarak tespit edilmesi mümkün değildir. Bu yüzden taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin maddi ve manevi tazminat davaları belirsiz alacak davası olarak açılır. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin maddi ve manevi zararın tazminine yönelik talep, eda davası niteliğindeki belirsiz alacak davası şeklinde istenir.

Diğer taraftan talep sonucuna göre davanın hukuki niteliği terditli, seçimlik, kısmi, mütelahik ve objektif dava birleşmesi olmak üzere beşe ayrılır⁴³². Terditli davada davacının iki talebi bulunur ve ilk talep mahkeme tarafından kabul edilmezse, ikinci talebin yerine getirilmesi istenir. Ölüm ve bedensel zararlardan doğan talepler için, zarara uğrayanlar taşıyıcıya karşı terditli dava açamaz. Ancak yolcunun eşyasına ilişkin bir zarar söz konusu olursa, yolcu önce bagajın aynen tazminini, mümkün değilse nakden tazminini talep ederek terditli dava açılabilir. Seçimlik borçlarda seçim hakkı borçluda ise, seçimlik dava açılabilir. Taşıyıcının sorumluluğuna yönelik davalarda seçim hakkı söz konusu olmadığı için seçimlik dava açılmaz. Objektif dava birleşmesinde ise, birden fazla farklı talebin aynı davada istenebildiği hallerde açıldığı için, taşıyıcıya karşı böyle bir dava açmak mümkün değildir. Taşıyıcının sorumluluğu birden fazla hukuki sebebe dayanabildiği için, mütelahik dava açılabilir⁴³³.

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin maddi tazminat davasının kısmi dava şeklinde açılması, teorik olarak mümkündür. Zira yolcunun talebi bölünebilir bir talep olup, onun bir kısmının ileri sürülmesi mümkündür. Ancak alacağın tamamı belirli ise kısmi dava açılmaz. Manevi tazminatın kısmi davada istenmesi, bölünmezlik ilkesinden dolayı mümkün değildir. Her ne kadar maddi tazminat davası teorik olarak kısmi davada talep edilebilir olsa da Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 107. maddesindeki belirsiz alacak davasından dolayı pratik bir yararı bulunmamaktadır. Zira belirsiz alacak davası açılırsa, alacağın tamamına yönelik zamanaşımı süresi kesilir. Buna karşılık kısmi dava olarak açılırsa, sadece talep edilen kısım için zamanaşımı süresi kesilir. Üstelik belirsiz alacak davası olarak açılması dava harcı

⁴³² Kuru/Arslan/Yılmaz, s.268; Pekcanitez/Atalay/Özekes, s.471.

⁴³³ Kuru/Arslan/Yılmaz, s.268-272; Pekcanitez/Atalay/Özekes, s.471-493.

açısından da davacı için avantaj teşkil etmektedir. Ayrıca davayı genişletme yasağına takılmaz, ıslah hakkının kullanılmasından kurtarır⁴³⁴.

3. Davada Görev ve Yetki

a. Genel Olarak

Görev, usul hukukunda bir uyuşmazlığın hangi yargı mercii tarafından çözüleceğini belirler. Görev kuralları kamu düzenine ilişkin, kesin ve dava şartı olup, hâkim tarafından re'sen nazara alınır⁴³⁵. Hukuk yargılamasında genel görevli ve özel görevli mahkemeler bulunur. Bir uyuşmazlığın çözümü için kanunda özel görevli bir mahkeme belirtilmemişse, genel görevli mahkemeler uyuşmazlığı çözüme kavuşturur. Genel görevli mahkemeler Asliye Hukuk Mahkemeleri ile Sulh Hukuk Mahkemeleridir. Buna karşılık özel görevli mahkemeler Asliye Ticaret, Tüketici, Trafik Mahkemeleri gibi mahkemelerdir.

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin ortaya çıkan uyuşmazlıklar, adli yargı mercilerinde çözülür. Türk Ticaret Kanunu'ndaki taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin uyuşmazlıklar, adli yargının hukuk yargısı kolu içerisinde yer alan Asliye Ticaret Mahkemeleri'nce karara bağlanır⁴³⁶. Buna karşılık bagaja karşı özen yükümlülüğünün ihlalinde ve hizmetin kötü ifası halinde Tüketici Mahkemeleri görevlidir⁴³⁷.

Yetki, ortaya çıkan bir uyuşmazlığın hangi yerdeki yargılama mercii tarafından çözüleceğini ifade eden kurallar bütünüdür⁴³⁸. Yetki, görevli mahkemenin yeriyle ilgili bir husustur. Taşıyıcının sorumluluğuna yol açan uyuşmazlıkların çözümü için, yetkili mahkemeler kural olarak genel yetki kuralları çerçevesinde belirlenir. Usul hukukuna göre genel yetkili mahkemeler, davalının yerleşim yerinin bulunduğu yerdeki mahkemelerdir (HMK.m.6). Buna karşılık çoğunlukla taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili uyuşmazlıklarda yetkili mahkemeyi tespit etmek için, davacı tarafın dava dilekçesindeki hukuki sebebin tespiti önem arz eder. Zira davacı, haksız fiile dayanıyorsa haksız fiildeki yetki hükümleri, haksız fiile değil de sözleşmeye dayanıyorsa sözleşmeye ilişkin yetki kuralları uygulanır.

⁴³⁴ **Kuru/Arslan/Yılmaz**, s.264; **Pekcanitez/Atalay/Özekes**, s.485.

⁴³⁵ **Kuru/Arslan/Yılmaz**, s.117; **Pekcanitez/Atalay/Özekes**, s.140.

⁴³⁶ **Aksoy**, Sami: 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.31, S.2, 2015, s.335.

⁴³⁷ **Çelik**, s.224; **Narter**, s.598.

⁴³⁸ **Kuru/Arslan/Yılmaz**, s.129; **Pekcanitez/Atalay/Özekes**, s.161.

b. Ölüm ve Bedensel Zararlar Halinde

Davalı taşıyıcının yolcuyla sağ salim götürme borcunu ihlal etmesi sonucunda yolcu, ölüm veya bedensel bir zarara uğrar. Yolcunun ölmesi veya bedensel bir zarara uğraması halinde, davacı tarafın dinlenmesi ve hak talebinde bulunabilmesi için, görevli ve yetkili mahkemede dava açılması gerekir.

Yolcunun ölümü ve bedensel zararları halinde, görevli mahkeme asliye ticaret mahkemesidir⁴³⁹. Zira taşıyıcının taşıma hizmetini geçici veya sürekli olarak görmesi fark etmeksizin Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygun düştüğü ölçüde uygulanır (TTK.m.851). Bu kapsamda Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan hükümlerle ilgili uyuşmazlıkları çözüme kavuşturan mercii asliye ticaret mahkemeleridir (TTK.m.4). Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre yolcuyla sağ salim götürme yükümlülüğü altında bulunan taşıyıcı tacir ise, bu borcu ihlal etmekten kaynaklanan zararların tazmin edilmesi için açılan davalara asliye ticaret mahkemesi bakmakla yükümlüdür. Buna karşılık tacir olmayan taşıyıcının Karayolları Trafik Kanunu'ndaki işletenin sorumluluğu hükümleri çerçevesinde ortaya çıkan uyuşmazlıklarını çözmekle görevli mahkeme Asliye Hukuk Mahkemesidir. İdareye ait motorlu taşıtların kaza nedeniyle yolcuyla zarar vermesi halinde, zarar idarenin tek yanlı bir tasarruf işlemine dayanır ve davalının idare olması halinde⁴⁴⁰, görevli mahkeme Asliye Hukuk Mahkemesidir⁴⁴¹.

⁴³⁹ Çelik, s.221; Yılmaz, Z, s.727; Narter, s.610; Aksoy, s.335; 11. HD. 7.10.2004, E. 2003/12955, K. 2004/9419 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁴⁴⁰ Kaya, Cemil: Rücuen Tazminat İstemiyle Açılan Davalarda Görevli Yargı Yerinin Belirlenmesi Konusunda Uyuşmazlık Mahkemesi Uygulaması, İÜHFİM, C.70, S. 1, 2012, s.117; Bir kamu kurumu tarafından, kamu yasaları uyarınca yapılmış olan, tesislere bakma ve o tesisleri kullanma yükümlülüğü, yine, kamu yasalarından doğan bir yükümlülüktür. O halde, anılan nitelikte bir kamu tesisinin gerek yapılmasındaki, gerekse kullanılması veya muhafazasındaki kusurdan doğan zararlar, idari karar ve eylemlerden doğan zararlar niteliğinde bulunduğundan, onların ödetilmesi istekleri, 11.02.1959 günlü ve 17/15 sayılı Yargıtay İçtihadı Birleştirme kararının 2. Bendi hükmünce, tam yargı davasının konusunu oluştururlar. Bu davaların ise 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 2. Maddesi hükmünce, idari yargı yerinde açılması gerekir. 17. HD. 29.1.2009, E. 2008/4713, K. 2009/279 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁴⁴¹ Somut olayda, trafik kazası sonucu davacıya ait araç ile davalı belediyeye ait aracın, çarpışmaları sonucu araçta hasar meydana gelmiştir. Zararın oluşumu, haksız eylemden kaynaklandığı, plan ve projeye dayalı hizmet kusurundan olmadığı açıktır. Bu durumda, davalı belediye hakkında açılan davanın adli yargıda bakılması gerekirken, yazılı olduğu biçimde görevsizlik kararı verilmesi doğru görülmemiştir. 17. HD. 29.1.2009, E. 2008/4713, K. 2009/279 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

7 Kasım 2013 Tarihinde kabul edilen 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunu'nun⁴⁴² 73. maddesine göre, tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalarda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu belirtilmiştir. Bu anlamda yolcu taşıma işi bir tüketici işlemi ise, tüketici mahkemesi uyuşmazlığı çözmekle görevlidir. Aynı kanunun 3. maddesinde tüketici işlemi tanımlanmıştır. Buna göre tüketici işlemi, mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi ifade eder (TKHK.m.3). Tanımın içerisinde taşıma sözleşmesinden doğan işlemler tüketici işlemi olduğu belirtildiği için, tüketici hukukundan kaynaklanan ve taşıyıcıya karşı açılan tazminat davalarında görevli mahkemenin tüketici mahkemesi olması gerektiği kanaatindeyiz⁴⁴³. Ayrıca taşıma sözleşmesinin tüketici işlemi olabilmesi için, taşıma hizmetinin ücret karşılığında yapılması, taşıyıcının mesleki amaçlı hizmet görmesi ve yolcunun bu hizmeti ticari amaçlı değil tüketme amaçlı olarak talep etmesi gerekir⁴⁴⁴. Ayrıca buna ilişkin Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun dışındaki başka bir kanunda özel olarak düzenlenmemişse, tüketici mahkemesi görevli olur⁴⁴⁵. Ancak yolcunun ölümünden ve bedensel zararlarından dolayı taşıyıcının sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu'nda özel olarak düzenlendiği için, buna ilişkin dava Asliye Ticaret Mahkemesi'nde açılır⁴⁴⁶.

Personel servis araçlarıyla ilgili taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin uyuşmazlıklar, asliye ticaret mahkemesinde görülür. Bu konuda iş mahkemesinin

⁴⁴² RG.: 28.11.2013, S.28835.

⁴⁴³ Doktrinde bir görüşe göre yolcu taşıma işlemleri tüketici işlemidir. Zira karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin bir tarafında bu işi mesleki olarak icra eden taşıyıcı diğer tarafında ise taşıma işini ticari ve mesleki faaliyetler dışında tüketme amaçlı kullanan yolcu bulunmaktadır (**Aksoy**, s.321).

⁴⁴⁴ **Petek**, Hasan: Tıbbi Müdahalelerden Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un Uygulanması, DEÜHFD, C.15, Özel Sayı, 2013, (Tıbbi Müdahale), s.983; **Aksoy**, s.317.

⁴⁴⁵ **Aksoy**, s.318.

⁴⁴⁶ Ancak görevli mahkemenin tesbitinde ise taşıma hukuku kurallarının emrediciliğinden, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olmasından, özel süreler içerisinde başvurulması gerektiğinden dolayı, Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun'un Ayıplı Hizmete ilişkin hükümleri değil, Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiş özel hükümler uygulanır. Bu nedenle hakim önüne gelen bir uyuşmazlıkta öncelikle taşıma hukukunda onunla ilgili bir hüküm varsa onu uygulamalıdır. Eğer böyle bir hüküm yoksa Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun hükümleri uygulanmalıdır. Görev sorunu uygulanacak hükme göre belirlenmelidir (**Aksoy**, s.323 vd.).

görevli olduğu hususunda bir görüş bulunmaktadır⁴⁴⁷. Bu görüşe göre servis araçlarıyla taşınan işçiler, büro elemanları ve kamu görevlileri seyahat ettikleri taşıtın yolcusu değildir. Bu yüzden hem Türk Ticaret Kanunu hem de Karayolu Taşıma Kanunu hükümleri uygulanmaz. Meydana gelen bu kaza için, Sosyal Sigortalar Kanunu'nun 11. maddesi gereğince iş kazası sayıldığından iş mahkemeleri görevlidir. Kanaatimizce bu kanunun hükmüne göre, iş kazasının sınırları genişletilmiş ve zararın tamamını güçlü konumdaki işverenden talep etme imkânı verilmiştir. Taşıyıcının personel servis aracı ile işçileri taşınması halinde, işçi aynı zamanda yolcu sıfatına da sahiptir. Bu yüzden işçi hem iş kazası hükümlerine göre işverene, hem de Türk Ticaret Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine göre taşıyıcıya başvurabilir⁴⁴⁸.

Uygulamada taşıyıcı ile işveren, trafik iş kazasından dolayı müteselsil olarak kusursuz sorumlu olduğu için, her ikisine karşı aynı mahkemede dava açılmaktadır⁴⁴⁹. Böyle bir durumda iş mahkemesi mi yoksa asliye ticaret mahkemesi mi görevli olur? İşçinin işverenle arasındaki hukuki ilişki, taşıyıcıyla arasındaki hukuki ilişkiye göre daha kolay ispat edilir. Yargıtay'a göre taşıma işini yüklenen ile personel servis aracından yararlanan işçiler arasında, doğrudan hukuksal ilişki bulunmaz. Buna karşılık iş kazası hükümlerine dayanarak işveren ile işçi arasında doğrudan hukuki ilişkinin bulunduğundan dolayı açılan dava iş mahkemesinde görülür⁴⁵⁰.

Davanın görüleceği yetkili mahkemenin tespit edilmesi hususunda, genel yetki kuralı dışında, davacı tarafın dava dilekçesinde dayanmış olduğu hukuki sebep önem arz eder. Zira davalı taşıyıcının sağ salim götürme borcunu ihlal etmesi durumunda zarar gören taraf sözleşmeye dayanabileceği gibi, haksız fiil hükümlerine de dayanabilir. Şayet sözleşmeye dayanıyorsa, sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesi görevlidir. Taşıma sözleşmesinin ifa edileceği yer varma yeridir. Dolayısıyla varma yerindeki mahkemeler uyuşmazlığı çözmeye yetkilidir⁴⁵¹. Buna karşılık zarar gören taraf haksız fiile dayanıyorsa, haksız fiilin işlendiği veya zararın meydana geldiği

⁴⁴⁷ Çelik, s.223.

⁴⁴⁸ Eriş, M, s.52.

⁴⁴⁹ 21. HD. 18.3.2014, E. 2013/17191, K. 2014/5235 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁴⁵⁰ 21. HD. 13.2.2013, E. 2013/149, K. 2013/2316; 21. HD. 18.3.2014, E. 2013/17191, K. 2014/5235 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁴⁵¹ Çelik, s.226; Yılmaz, Z, s.1186.

yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemeleri yetkilidir (HMK.m.16).

c. Bagajın Hasar ve Zıyaı Halinde

Bagajın hasar ve zıyaı halinde tüketici mahkemeleri görevlidir. “Bu Yönetmelik ile düzenlenen yetki belgesi sahiplerinin bütün faaliyetleri ve hizmetlerinden yararlananlar, 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun ile sağlanan tüketicinin korunması haklarına sahiptirler” hükmü uyarınca tüketici mahkemeleri görevli olur (KTY.m.28). Ancak tüketici mahkemeleri bulunmuyorsa, genel görevli olan asliye hukuk mahkemeleri tüketici mahkemesi sıfatıyla uyuşmazlığı çözer. Değeri iki bin iki yüz Türk Lirasının altında bulunan uyuşmazlıklarda ilçe tüketici hakem heyetlerine, üç bin üç yüz Türk Lirasının altında bulunan uyuşmazlıklarda il tüketici hakem heyetlerine, büyükşehir statüsünde bulunan illerde ise iki bin iki yüz Türk Lirası ile üç bin üç yüz Türk Lirası arasındaki uyuşmazlıklarda il tüketici hakem heyetlerine başvuru zorunludur (THY.m.6)⁴⁵². Bu değerlerin üzerindeki uyuşmazlıklar için tüketici hakem heyetlerine başvuru yapılamaz. Dolayısıyla bagaja gelen zıyaı ve hasar, bu miktarların altında ise, tüketici hakem heyetine başvuru yapılması gerekir.

Bagajın hasar ve zıyaı halinde de davacı tarafın dava dilekçesinde dayanmış olduğu hukuki sebep önem taşır. Bundan dolayı mahkemenin yetkisi haksız fiil ya da sözleşmeye dayanılarak da tespit edilir. Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun tüketici işlemi esas alır; haksız fiillerle ilgilenmez.

4. Davanın Tarafları

a. Davacı

Taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlali neticesinde ölüm veya bedensel bir zarar gerçekleşirse, yolcu veya yakınları taşıyıcıya karşı dava açabilir. Yani bu davanın davacısı, bedensel zarar halinde yolcu, ölüm halinde ise sağlığında

⁴⁵² Tüketici hakem heyetine yapılan bu başvuru değerleri 2015 yılı için geçerlidir. Bu değerler Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanununun 68. ve Tüketici Hakem Heyetleri Yönetmeliğinin 6. maddelerinde Yer Alan Parasal Sınırların Arttırılmasına İlişkin Tebliğden alınmıştır. Bu tebliğ 27 Aralık 2014 Tarihli ve 29218 Sayılı Resmi Gazete' de yayımlanmıştır.

destek olduğu kişiler ve yasal mirasçılardır. Türk Medeni Kanunu'na göre bu kişilerin manevi tazminat talebinde bulunabilmeleri için, ölen yolcu tarafından manevi tazminat talebinin ileri sürülmesi gerekir (TMK.m.25/IV)⁴⁵³. Buna karşılık 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu ile mirasçılar, kendi uğradıkları manevi tazminatı ayrıca isteyebilir (TBK.m.56/II)⁴⁵⁴.

Mirasçılar, yolcunun ölümü hemen gerçekleşmemişse, tedavi giderlerini, çalışma gücünün kaybı ile cenaze masraflarını; ölüm hemen gerçekleşmişse cenaze giderlerini taşıyıcıdan talep edebilirler. Sadece mirasçı sıfatına sahip kişiler, zorunlu ferdi koltuk sigortası kapsamında sigortacıdan talepte bulunabilirler. Buna karşılık karayolu zorunlu mali taşıma sigortası ile karayolu trafik sigortası kapsamında talepte bulunanların, sadece mirasçı sıfatına sahip olması yetmez, aynı zamanda destekten yoksun kalmaları lazımdır. Diğer taraftan destekten yoksun kalanlar ise, zorunlu ferdi koltuk sigortasından yararlanamaz⁴⁵⁵.

Yolcunun seyahat için yanında getirmiş olduğu ve taşıyıcıya teslim ettiği eşyalardan taşıyıcı sorumludur. Taşıyıcının bagaja özen yükümlülüğünün ihlali neticesinde açılan davada davacı taraf, ya o eşyaya vasıtasız zilyet olan yolcu ya da o eşyaya malik sıfatıyla vasıtalı zilyet olan kişilerdir⁴⁵⁶. Buna karşılık davacı yolcu, taşıyıcıya teslim etmediği bagajlardan dolayı genel hükümlere göre taşıyıcıya başvurma hakkına sahiptir. Yolcunun ölümü halinde mirasçıları, mirasçılık sıfatına bağlı olarak taşıyıcıya karşı dava açabilirler⁴⁵⁷.

b. Davalı

Yolcuyu sağ salim götürme borcunun ihlal edilmesi halinde davacılar, davalı sıfatı altında kural olarak taşıyıcıyı gösterir⁴⁵⁸. Bunun yanında ihlalin meydana gelmesinde kusuru bulunan üçüncü kişiler, taşıma işinin görülmesine yardım eden acente, komisyoncu ve simsar gibi kişiler, sigortacılar ve sürücülerin davalı olarak gösterilmesi mümkündür. Hatta taşıyıcı bu kişilerle müştereken ve müteselsilen

⁴⁵³ Zeyneloğlu, s.98; Can, Yolcu Taşıma, s.115; Çelik, s.233; Aşçıoğlu, s.431.

⁴⁵⁴ Petek, Tıbbi Müdahale, s.1002.

⁴⁵⁵ Çelik, s.235.

⁴⁵⁶ Can, Yolcu Taşıma, s.93; Or, s.107; Orbay, s.170.

⁴⁵⁷ Orbay, s.170.

⁴⁵⁸ Can, Yolcu Taşıma, s.115; Özdemir, s.126; Or, s.107; Orbay, s.170; Akkurt, s.334.

sorumludur (KTŞK.m.6/II). Şayet taşıyıcı veya bu kişiler vefat etmişse, taşıyıcının veya bu kişilerin haleflerine karşı, zarar görenler dava açabilir⁴⁵⁹.

Bagajın hasar ve ziyayı halinde davalı tarafta taşıyıcı bulunur⁴⁶⁰. Davacı, taşıyıcının yanında haksız fiil hükümlerine göre yardımcı şahısları da davalı olarak gösterebilir. Taşıyıcı, Türk Ticaret Kanunu'na göre hem kusursuz sorumlu hem de ekonomik anlamda daha güçlü olduğu için, taşıyıcıya başvurmak yardımcı şahsa başvurmaktan daha avantajlıdır⁴⁶¹.

Gerek zorunlu sigortaların gerekse ihtiyari sigortaların yapılması halinde, taşıyıcı ve sigortacı, zarar görenin zararını hiç ya da yeteri kadar tazmin etmeyebilir. Böyle bir durumda zarar görenlerin zararını tazmin etmeyen sigortacıyı ve taşıyıcıyı davalı olarak gösterebilirler. Zira sigortacı, taşıyıcının yapmış olduğu taşıma faaliyeti neticesinde meydana gelme ihtimali bulunan rizikolara teminat sağlar. Zorunlu ve ihtiyari sigortalardan dolayı zarar gören kişiler, sigortacıya başvurabilir ya da sigortacıya başvurmadan doğrudan dava açabilirler. Sigorta sözleşmesini yapan acente, bu davalarda sigortacıyı temsil etme yetkisine sahiptir.

B. Davayla İlgili Diğer Konular

1. Tedbir Kararı ve Karayolu Trafik Kanunu'nun 85/II Maddesindeki Özel Hukuki Koruma Kararı

Taşıyıcının yolcuyla sağ salim götürme borcunu ihlal ettikten sonra kazaya karışan aracın üçüncü kişilere devri çok sık görülen bir durumdur. İşte bu durumun önüne geçebilmek için, yasa koyucu ya tedbir kararına ya da ihtiyati hacze ilişkin düzenlemeler yapmıştır. Kesin karar verilinceye kadar telafisi mümkün olmayan zararları engellemek amacıyla mahkemece geçici nitelikteki hukuki koruma kararı

⁴⁵⁹ Zeyneloğlu, s.99; Çelik, s.249; Birinci Uzun, s.144.

⁴⁶⁰ Can, Yolcu Taşıma, s.93.

⁴⁶¹ Davacı taşıyıcının yanında yardımcı şahısları davalı olarak gösterirken, taşıyıcıya karşı farklı yardımcı şahsa karşı farklı hukuki sebebe dayanması gerekir. Bu durumda taşıyıcıya karşı özel hukuki sebebe, yardımcı şahsa karşı ise haksız fiile dayanarak dava açılabilir. Bu durumda taşıyıcıya özel görevli mahkemede yardımcı şahsa ise genel görevli mahkemede dava açılması gerekir. Ancak taşıyıcı ile yardımcı şahıs müteselsil sorumlu olduğu için, her ikisine karşı aynı mahkemede dava açılır. Bu durumda özel görevli mahkeme hangisi ise, dava o mahkemede görülür. Örneğin taşıyıcıya karşı tüketici işleminden, yardımcı şahsa ise haksız fiilden dolayı dava açılırsa, taşıyıcı ile yardımcı şahıs tüketici mahkemesinde açılan davada davalı olarak gösterilir. (Petek, Tıbbi Müdahale, s.1000, dn:64).

verilmesine ihtiyati tedbir denir. İhtiyati tedbirin hukuki niteliği geçici hukuki korumadır⁴⁶².

Bunlar genel tedbir kararı ve özel hukuki koruma kararıdır. Tedbir kararı, Hukuk Muhakemeleri Kanunu'ndaki ihtiyati tedbir hükümlerinin uygulanmasına ilişkindir. Buna karşılık özel hukuki koruma kararı ise, Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan düzenlemedir.

a. Tedbir Kararı

Genel Tedbir Kararı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 389 ile 399 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Eğer ilgili kanunda özel bir düzenleme bulunmazsa, bu hükümlere dayanılarak mahkemeden tedbir kararı istenebilir.

Mevcut durumda meydana gelebilecek bir değişme nedeniyle hakkın elde edilmesinin önemli ölçüde zorlaşacağından ya da tamamen imkânsız hale geleceğinden veya gecikme sebebiyle bir sakıncanın yahut ciddi bir zararın doğacağından endişe edilmesi hallerinde, uyuşmazlık konusu hakkında ihtiyati tedbir kararı verilebilir (HMK.m.389/I). Bu hallerde ilgililer, mahkemeden ihtiyati tedbir kararı isteyebilir. Kaza yapan taşıtın el değiştirmesi, sağlam bir haldeyken pert olması veya pert haldeyken devredilmesi söz konusu olabilir. Böyle bir durumda taşıyıcıya tazminat davası açan hak sahipleri, zararını tazmin etmekte zorlanmamaları için, tedbir kararı talep ederler. Mahkeme ihtiyati tedbir kararını dava konusu şey üzerinde verir⁴⁶³.

İhtiyati tedbir talep eden taraf, dilekçesinde dayandığı ihtiyati tedbir sebebini ve türünü açıkça belirtmek ve davanın esası yönünden kendisinin haklılığını yaklaşık olarak ispat etmek zorundadır (HMK.m.390/III). İhtiyati tedbir kararı ya dava açılmadan önce ya da dava dilekçesiyle birlikte, esas uyuşmazlığı çözmekle yetkili ve görevli mahkemeden talep edilir. İhtiyati tedbir talep eden taraf çoğunlukla davacı konumunda olup, talebinde haklılığını yaklaşık olarak ispat etmelidir. Yaklaşık ispat için, tedbir talebindeki haklılığını dayandırdığı vakıaları göstermeli, tedbir talebinde bulunduğu hakkı açıkça belirtmelidir⁴⁶⁴. Ayrıca ihtiyati tedbir talebinde bulunan taraf

⁴⁶² **Özekes**, Muhammet: İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999, s.61; **Konuralp**, Cengiz S.: 6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'na Göre İhtiyati Tedbirler, İÜHFM, C.71, S. 2, 2013, s.226.

⁴⁶³ **Özekes**, s.61; **Konuralp**, s.228.

⁴⁶⁴ **Özekes**, s.65; **Konuralp**, s.231.

teminat göstermek zorunda olup, hâkim bu teminatın şeklini ve miktarını serbestçe belirler. Ancak ihtiyati tedbir resmi belgeye, başkaca kesin bir delile dayanıyor yahut durum ve koşullar gerektiriyorsa, mahkeme gerekçesini de açıkça belirtmek şartıyla teminat alınmamasına da karar verebilir (HMK.m.392).

Mahkemenin ihtiyati tedbir kararına hükmederken, aleyhine ihtiyati tedbir kararı verilen kişiyi dinlemek zorunda olmaması, hukuki dinlenilme hakkına aykırı değildir. Zira çoğunlukla ihtiyati tedbir kararı acele işlerden olup, karşı tarafın dinlenilmesi için beklenilmemektedir. Aleyhine karar verilen kişinin dinlenilmemesi, itiraz hakkını doğurur⁴⁶⁵. İtiraz, tedbir kararının kişiye tebliğ edilmesinden itibaren bir hafta içinde tedbirin şartlarına, teminat miktarına ya da mahkemenin görev ve yetkisine ilişkin olarak yapılır⁴⁶⁶. Aleyhine tedbir kararı verilen duruşmaya katılır ve dinlenilirse, itiraz hakkını kaybeder (HMK.m.394).

b. Karayolları Trafik Kanunu'ndaki Özel Hukuki Koruma Kararı

Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin ikinci fıkrasında düzenlenen teminatın hukuki niteliği ne ihtiyati tedbir ne de ihtiyati hacizdir⁴⁶⁷. Zira böyle bir kaza neticesinde zarar gören taraf, işletenden bir miktar parayı tazminat olarak talep edecektir. Oysa ihtiyati tedbir kararı, dava konusu üzerinden verilir. Kaza yapan araç dava konusunu oluşturmadığı için, araç üzerine konulan teminat kararının hukuki niteliğinin ihtiyati tedbir olduğundan bahsedemeyiz. Biz de bu özel hukuki koruma kararının hem ihtiyati tedbirin hem de ihtiyati haczin şartlarını taşımadığı ve uygulamadaki boşluğu giderme amaçlı olarak düzenlendiği görüşüne katılmaktayız⁴⁶⁸.

Özel hukuki koruma kararı, trafik kazasının söz konusu olduğu durumlarda verilir. Yolcu trafik kazası dışında başka bir kazadan dolayı zarara uğrar ve taşıyıcının sorumluluğu hükümlerine giderek zararının tazminini talep ederse, bu hükümden faydalanamaz⁴⁶⁹. Dolayısıyla yolcu trafik kazası olmaksızın gerek Karayolu Taşıma

⁴⁶⁵ Konuralp, s.246.

⁴⁶⁶ Özekes, s.64; Konuralp, s.248.

⁴⁶⁷ Özekes, s.63; Havutçu/Gökyayla, s.198.

⁴⁶⁸ Doktrinde Karayolları Trafik Kanunu'nun 85/II. maddesinde yer alan tedbir kararının niteliğinin, hukukumuzda hiçbir kurum ile açıklanamayacağı ileri sürülmüştür. Bu görüşe göre ihtiyati tedbir mi yoksa ihtiyati haciz mi olduğu belirsizdir. Aslında kaza sonrasında konulan bu tedbir kararı ne ihtiyati tedbir ne de ihtiyati hacizdir. Bu tedbir şerhi, uygulamadaki boşluğu gidermeye yönelik bir düzenlemedir. (Özekes, s.63; Havutçu/Gökyayla, s.198).

⁴⁶⁹ Havutçu/Gökyayla, s.197.

Kanunu gerekse Türk Ticaret Kanunu kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna başvurursa, genel hükümlere başvurarak mahkemeden tedbir kararı talep edebilir.

Karayolları Trafik Kanunu kapsamında özel hukuki koruma kararı verilebilmesi için yolcunun ölmesi ya da bedensel zarara uğraması gerekir (KTK.m.85/II). Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından dolayı hak sahipleri hem maddi hem de manevi zararlarının tazmin edilmesi için, araç üzerine tedbir konulması talebinde bulunabilirler. Buna karşılık yolcunun eşyasına verilen zarardan dolayı 85. maddenin ikinci fıkrasına dayanarak özel hukuki korunmanın sağlanmasına yönelik talepte bulunulamaz⁴⁷⁰.

Genel hükümlerde ihtiyati tedbir kararını işin esasına bakmakla yetkili ve görevli mahkeme verirken, Karayolları Trafik Kanunu'ndaki araç üzerine konulan özel hukuki koruma kararını ise, Cumhuriyet Savcısı verir. Şüphesiz bu kararı veren Cumhuriyet Savcısı, soruşturma işlemlerini yürüten savcıdır. Soruşturma işlemlerini yürütmeyen başka bir Cumhuriyet Savcısı araç üzerine tedbir konulmasına karar veremez. Cumhuriyet Savcısı, kazaya karışan taşıtın başkalarına devir ve temlik veya üzerinde bir hak tesisini önlemek amacıyla, kayıtlı olduğu tescil kuruluşundaki trafik kaydı üzerine şerh düşülmesi talimatı verir (KTK.m.85/II). Araç üzerine konulan özel hukuki koruma kararı sadece kazaya karışan taşıt için verilebilir. Eğer zarar veren taşıyıcının kazaya karışan taşıtı dışında başka taşıtları da varsa, bunlar üzerinde özel hukuki koruma kararı verilemez.

Karayolları Trafik Kanunu uyarınca verilen araç üzerine konulan özel hukuki koruma kararı, kazaya karışan taşıtın el değiştirmesini veya üzerinde bir hakkın tesis edilmesini engellemeyi amaçlar⁴⁷¹. Bu sebeple kaza anı ile özel hukuki koruma kararı verilmesi arasındaki süreçte, kötü niyetli olarak kazaya karışan taşıtın devredilmesi veya üzerinde bir hak tesis edilmesi halinde, yapılan işlemler hükümsüzdür (KTK.m.85/II). Hükümsüzlükten kasıt, Türk Borçlar Kanunu'nun 27. maddesinde düzenlenen kesin hükümsüzlüktür. Zira Karayolları Trafik Kanunu'nun bu hükmünün niteliği emredicidir. Emredici hükümlere aykırılığın yaptırımını ise kesin

⁴⁷⁰ Havutçu/Gökyayla, s.197.

⁴⁷¹ Oğuzman/Öz, C.2, s.212; Özkes, s.63.

hükümsüzlüktür. Kesin hükümsüzlük, hâkim tarafından kendiliğinden nazara alınır, davanın her aşamasında ileri sürülebilir⁴⁷².

Araç üzerine konulan özel hukuki koruma kararı, kazaya karışan taşıtın devredilmesini veya üzerinde hak tesis edilmesini engelleyen geçici koruma sağlayan bir karardır. Karayolları Trafik Kanunu da bu amaçla hukuki korumanın konulduğu tarihten itibaren bir ay içerisinde, kaldırıldığına veya devamına ilişkin mahkeme kararı ibraz edilmezse hükümsüz sayılacağını düzenlemiştir (KTK.m.85/II). Araç üzerine özel hukuki korumanın konulduğu tarih, aracın kayıtlı bulunduğu tescilde tedbir kararının şerh düşüldüğü tarihtir. İlgililer bu tarihten itibaren mahkemeden genel tedbir kararı almazsa, özel hukuki koruma kararı kendiliğinden hükümsüz sayılır. Buna karşılık özel hukuki koruma kararının, verildiği tarihten itibaren bir aylık süre beklenmeksizin kaldırılması istenirse, uyuşmazlığa bakmakla yetkili ve görevli mahkemeden özel hukuki koruma kararının kaldırıldığına dair bir karar alınmalıdır⁴⁷³.

2. Davanın İhbarı

Davanın ihbarı, davacı ya da davalı tarafından üçüncü bir kişiye davanın açıldığını bildirir. Üçüncü kişi ise ya bu davaya katılır ya da davayı kendisine ihbar eden kişiyi temsil eder. Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'na göre taraflardan biri davayı kaybettiği takdirde, üçüncü kişiye veya üçüncü kişinin kendisine rücu edeceğini düşünürse, davayı üçüncü kişiye ihbar eder (m.61). Taşıma hukukunda bu ihbar genellikle davalı taşıyıcı tarafından sigortacıya karşı yapılır. Ayrıca taşıyıcının, zararın meydana geldiğini de sigortacıya ihbar etmesi gerekir. Zira taşıyıcı, ihbar yükümlülüğünü yerine getirmese, sigortacı ödediği tazminat oranında kendisine rücu eder.

Taşıma hukukundan doğan zararların giderilmesi için taşıyıcıya karşı açılan davalarda, genellikle sigortacı da davalı olarak gösterilir. Ancak sigortacı davalı olarak gösterilmezse, taşıyıcı davayı tahkikat sonuçlanıncaya kadar ihbar etmelidir

⁴⁷² Von Tuhr, s.221; Oğuzman/Öz, C.1, s.180; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.376; Kılıçoğlu, A, s.90; Nomer, s.48; Hatemi/Gökyayla, s.86; Antalya, s.97; Kaza yapan aracın üzerine tedbir kararının konulması savcılıktan kaynaklanan bir nedenle gecikirse ve üçüncü bir kişi aracı devralırsa, bu devir hükümsüz sayılır. Devrin hükümsüz sayılması bir takım hukuki sorunlara yol açabilir. Örneğin araç üzerinde tedbir kararı yokken, aracı devralan iyiniyetli üçüncü kişinin kazanımının korunması gerekir. Fakat bu hükme göre aracı alan iyiniyetli üçüncü kişinin kazanımı korunmayacaktır (Özekes, s.63).

⁴⁷³ Oğuzman/Öz, C.2, s.212.

(HMK.m.61). Ayrıca sigorta ettiren taşıyıcı, kazanın meydana geldiğini sigortacısına ihbar etmekle yükümlüdür. Sigorta ettirenin, ihbar yükümlülüğünü derhal yerine getirmesi gerekmektedir (TTK.m.1446/I). Kanunda geçen “*öğrenince gecikmeksizin*” ifadesi, her bir sigortanın sigorta genel şartlarında somutlaştırılmıştır. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında, sigorta ettiren sorumluluğu gerektirecek olaydan haberdar olduğu andan itibaren beş gün içinde durumu sigortacıya ihbar etmelidir (GŞ.m.B1/a). Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortasında, sigorta tazminatına yol açan olay, sigortalı veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren otuz iş günü içinde ihbar edilir. Ancak sigorta tazminatına yol açan olay yurtdışında meydana gelmişse, altmış iş günü içinde sigortacıya ihbar edilir (GŞ.m.B1). Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortasında da zorunlu karayolu taşımacılık sigortasındaki gibi ihtar süresi otuz ve altmış gündür (GŞ.m.B1).

Davanın açılmasından sonra ihbar yazılı bir şekilde yapılan, ihbarın neden yapıldığını ve davanın hangi aşamada olduğunu belirten tek taraflı usulü bir işlemdir. Dolayısıyla karşı tarafın ve hâkimin rızasına gerek olmaksızın yapılabilir. Buna karşılık zararın meydana geldiğinin ihbarı ise, belirli şekillerde yapıldığında ispat açısından kolaylık sağlar. Buna göre sigortacıya veya aracılık eden acenteye karşı yapılan ihbarlar, noter aracılığıyla ya da iadeli taahhütlü mektupla yapılabilir. Buna karşılık bu şekilde yapılmayan ihbarların geçerliliğiyle ilgili bir sorun bulunmamasına rağmen, ispatı açısından ciddi güçlükler yaşanır.

Rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirim yapılmaması veya geç yapılması ödenecek tazminatta veya bedelde artışa neden olursa, kusurun ağırlığına göre, sigortacının ödeyeceği tazminattan veya bedelden indirim yoluna gidilir (TTK.m.1446/II). Sigortacı rizikonun gerçekleştiğini daha önce fiilen öğrenirse, ikinci fıkra hükmünden yararlanamaz (TTK.m.1446/III). Sigortacı, kendisine karşı yapılan ihbarı ciddiye almazsa, meydana gelen zarardan sorumlu olur. Dolayısıyla sigortacının davaya katılmaması veya zararın gerçekleştiği ihbarını ciddiye almaması, davanın kaybedilmesinden dolayı, taşıyıcıya karşı rücu etme imkânını kaybetmesine neden olur.

3. Kusur ve Kazanç Araştırması

Taşıyıcı, yolcuyu sağ salim götürme borcundan dolayı kusursuz sorumludur. Kusursuz sorumluluk ilkesine göre taşıyıcı, meydana gelen zararların tamamından sorumlu olur. Ancak ortaya çıkan zararın tazmin edilmesi ve sorumluların kusur oranlarının tespit edilmesi için, kusur araştırması yapılmalıdır. Bu kusur derecesine göre zararı tazmin eden kişi, diğer sorumlulara kusurları oranında rücu eder. Kusurun tespit edilmesindeki bir diğer önemli husus ise, taşıyıcının sorumluluğunun hafiflemesine ya da kalkmasına neden olmasıdır. Zira yolcunun hafif kusurunda taşıyıcının sorumluluğu hafiflerken; yolcunun veya üçüncü kişinin ağır kusurunda taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkar⁴⁷⁴.

Kazanç araştırmasında, kaza sonucu ölen veya yaralanan yolcunun yaşı, işi, kazancı, sosyal çevresi ve benzeri hususlar ile zarara sebebiyet veren taşıyıcının sosyal durumu ve kazancı dikkate alınır. Öncelikle elde edilen veriler değerlendirilir ve kazanç araştırılır. Daha sonra bir takım varsayımlar kullanılarak gerçek kazanç durumu tespit edilir. Bu kazanç araştırmasında elde edilen veriler ile tahmini veriler gerçeği yansıtmak şeklinde olmalıdır⁴⁷⁵. Bu nedenle ilgili kurum ve kuruluşlardan bilgi talebinde bulunulmasında, gerekirse tanık dinletilmesinde fayda vardır. Bazı durumlarda, hayatın olağan akışına aykırı belge ve dokümanlar doğru kabul edilmemeli ve gerçek kazanç durumu araştırılmalıdır. Örneğin bir mühendisin asgari ücret alarak çalıştığını gösteren bordroyu hâkim dikkate almamalıdır⁴⁷⁶.

⁴⁷⁴ Von Tuhr, s.101; Erzurumluoğlu, s.48; Çelik, s.260; Antalya, s.539; Akkurt, s.297.

⁴⁷⁵ Çelik, s.267.

⁴⁷⁶ Çelik, s.272.

SONUÇ

Yolcunun veya eşyanın kalkış noktasından varış noktasına kadar taşıyıcı tarafından götürülmesi olarak tanımlanan taşıma, toplumsal kalkınma ve iktisadi yaşam açısından en önemli faaliyetlerden biridir. Yolcu ile taşıyıcının taraf olduğu taşıma sözleşmeleri, taşıma hukukunun önemli inceleme konularından birisidir. Bu sözleşme uyarınca yolcu taşıyıcıya ücret ödeme, taşıyıcının talimatlarına uyma ve kalkış yerine vaktinde gelme borcu altındadır. Buna karşılık taşıyıcı taşıma borcu altına girer. Taşıyıcının yolcu taşıma faaliyetini üstlenmesi neticesinde en önemli borçlarından birisi de yolcuyu sağ salim ve güven içerisinde varma yerine götürmektir.

Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi hukuki niteliği itibariyle bir eser sözleşmesidir. Karayolu yolcu taşıma sözleşmesi taşıma faaliyetini üstlenme, ücret ve bu hususlarda anlaşma unsurlarından oluşur. Tarafların anlaşması yeterli olup, bu sözleşme şekle tabi değildir; ancak taşıma hukuku ispat sorunlarıyla yakından ilgilendiği için taşıyıcıya taşıma sözleşmesi, yolcu bileti ve bagaj senedi gibi belgeleri düzenleme yükümlülüğü getirilmiştir. Fakat taşıyıcının taşıma sözleşmesi, yolcu bileti ve bagaj senedi düzenlememiş olması, karayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kurulmadığı anlamına gelmez.

Taşıma hukuku karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu, iç sularda yapılan taşıma faaliyetini düzenleyen kurallar bütünüdür. Bu kuralların hepsini bir arada düzenlemek zor olduğu için, taşıma hukuku dağınık yapıdadır. İç hukukta karayoluyla yapılan taşımacılık faaliyeti Karayolu Taşıma Kanunu, Türk Ticaret Kanunu ve Karayolları Trafik Kanunu'nda ve diğer mevzuatlarda düzenlenmiştir. Taşıyıcılar çoğunlukla taşıma borcunu ifa ederken yardımcı şahıslardan faydalanır. Bunlar şoför, bagaj görevlisi, muavin gibi bağımlı kişiler olabileceği gibi taşıma acentesi, taşıma işleri tellalı gibi bağımsız kişiler de olabilir. Bu kişilerin verdiği zararlardan dolayı taşıyıcının kendi kusuru gibi sorumlu olması, taşıma hukukunda sorumlulukların yeknesaklaştırılması ilkesiyle açıklanabilir.

Karayolu Taşıma Kanunu; karayoluyla yapılan taşımaların ülke ekonomisine uygun bir şekilde düzenlenmesini, taşıma düzeninin ve güvenliğinin sağlanmasını, karayolu taşımacılığıyla ilgili taşıyıcı ve bağımsız yardımcı şahıs olabilmenin şartlarının belirlenmesini, taşıyıcıya bağımlı yardımcı şahısların niteliklerinin,

haklarının ve sorumluluklarının saptanmasını sağlamak amacıyla 10 Temmuz 2003 tarihinde kabul edilmiştir.

Karayolu Taşıma Kanunu'nun, taşıma faaliyetinin idari olarak düzenlenmesi amacıyla mı yoksa taşıyıcının hukuki sorumluluğunu düzenlemek amacıyla mı çıkarıldığı belirsizdir. Kanun idari amaçlı çıkarıldıysa, taşıyıcının hukuki sorumluluğunun bu kanunda yer alması doktrinde eleştirilmiştir. Fakat kanunun, hem taşıyıcının idari sorumluluğunu hem de hukuki sorumluluğunu bir arada düzenlediği kabul edilmelidir.

Karayolu Taşıma Kanunu'nda, karayoluyla yapılan yolcu ve eşya taşımacılığıyla ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Bu yönüyle Karayolu Taşıma Kanunu taşıyıcıya bazı yükümlülükler yüklemiştir. Taşıyıcılar taşıma faaliyetini ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirmekle yükümlüdür. Taşıyıcıların, karayolunda taşıma hizmetini görürken yetki belgesi bulundurmaları zorunludur. Yolcu taşımaları, kanunlara ve taşıyıcı ile yolcu arasındaki sözleşmeye uygun yapılır ve biletsiz veya taşıma sözleşmesiz yapılamaz. Taşıyıcı, taşıma hukuku mevzuatına uygun vasıflarda taşıtı ve yardımcı personeli kullanarak taşıma hizmetini görür. Bu sayede taşıyıcı, güvenli ve sağlıklı bir şekilde yolcuları varış noktasına kadar taşır.

Taşıyıcının, yolcuya karşı kaza nedeniyle verdiği zararlardan Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. Maddesine göre sorumluluğunun hukuki niteliği, tehlike esasına dayalı kusursuz sorumluluktur. Tehlike esasına dayalı kusursuz sorumluluk, tehlikeli faaliyetin yürütülmesinden kaynaklanan en ağır sorumluluktur. Taşıyıcının karayolu olarak adlandırılan zemin üzerinde motorlu taşıtı işletmesi sık sık tekrarlanan ağır, ciddi ve tehlikeli zararlara yol açar. Motorlu taşıtı kendi hâkimiyeti altında tutarak ciddi bir kazanç elde eden taşıyıcı, nimetlerinden faydalandığı işletmesinin külfetlerine de katlanır.

Taşıyıcı, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine göre duraklamalar ve mola yerleri dâhil olmak üzere kalkış noktasından varış noktasına kadar kaza nedeniyle yolcuya verdiği zararlardan sorumludur. Bu sorumluluk kalkış noktasında taşıta binildiği anda başlar, taşıttan inildiği anda son bulur. Bu sorumluluğun oluşması için zarar, hukuka aykırı fiil ve bu fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağı şartlarının gerçekleşmesi gerekir. Bu şartları ispat eden yolcu, kusuru ispat etmesine gerek

olmaksızın taşıyıcıdan zararının tazmin edilmesini talep edebilir. Taşıyıcının, zararın oluşmasında kusurunun bulunmadığını ispatlaması, onu sorumluluktan kurtarmaz.

Taşıyıcının sorumluluğu, yolcunun hafif kusuru veya hatır taşınması halinde hafifler. Zararın oluşmasında taşıyıcının fiilinin yanında yolcunun da bir fiili etkili olmuşsa, taşıyıcının sorumluluğu hafifler. Bu fiil, taşıyıcının kusurunu arka plana atacak derecede olmamalıdır. Diğer taraftan hatır taşınması da taşıyıcının sorumluluğunu hafifletir. Zira taşıyıcı, yolcuyla hatır için taşınması halinde hiçbir maddi menfaat elde etme çabası içerisinde olmaz; aksine yolcunun bir maddi menfaati söz konusudur. Bu şekilde ücret alınmadan yapılan hatır taşınmalarında yolcunun zarara uğraması nedeniyle talep edilen tazminat bedeli, nimet külfet dengesini sağlamak amacıyla indirilir.

İllyet bağına kesen sebepler taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır. Hukukumuzda mücbir sebep, üçüncü kişinin ağır kusuru, yolcunun ağır kusuru illyet bağına kesen sebepler arasında gösterilmektedir. Taşıyıcının önceden öngöremediği istem dışı ve karşı koyması mümkün olmayan olağanüstü ve harici olaylara mücbir sebep denir. Orta seviyede bir zekâyâ sahip kişiler için mücbir sebep sayılan haller, taşıyıcı için mücbir sebep sayılmaz. Dolayısıyla rot başının kırılması, asfaltın kaygan olması, tekerin patlaması taşıyıcı için mücbir sebep oluşturmaz. Yolcu, taşıyıcı ve yardımcıların dışında kalan, üçüncü kişiler ile yolcunun ağır kusuru halinde de taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Yolcunun ve üçüncü kişinin ağır kusuru, taşıyıcının kusurunu arka plana atacak derecede olmalıdır.

Taşıyıcı yolcunun eşyasına gelen zararlardan dolayı, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine göre sorumludur. Bu sorumluluğun hukuki niteliği tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluktur. Yolcunun eşyasının ziyaa ve hasara uğraması, kaza nedeniyle meydana gelen hukuka aykırı fiil ve bu fiil ile ziyaa ve hasar arasında uygun illyet bağına bulunması, sorumluluğun doğması için yeterlidir. Buradaki sorumluluk kusursuz sorumluluk olduğu için, taşıyıcının kusuru aranmaz.

Yolcunun eşyasından kasıt bagaj ve kişisel eşyalardır. Bagaj, yolcunun seyahat için yanında getirdiği ve zilyetliğini taşıyıcıya devrettiği eşyalara denir. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre 30 kilograma kadar olan bagaj ücretsiz taşınır. Bu miktarın üzerindeki ise ücrete tabidir. Bu hükümden dolayı bir eşyanın bagaj niteliği taşınması için belirli bir ağırlığı aşmaması gerekir. Buna karşılık yolcunun yanında

getirdiği ve taşıyıcıya zilyetliğini devretmediği eşyalara ise kişisel eşya denir. Yolcunun tableti, cep telefonu, lap topu, elbisesi, ayakkabısı gibi eşyalar, yanında olmak kaydıyla kişisel eşya statüsüne tabi olur. Kişisel eşyadan dolayı da taşıyıcı tehlike esasına dayalı kusursuz sorumludur. Bu yüzden taşıyıcı illiyet bağını kesen sebepleri ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir.

Kanun koyucu kural olarak her tehlike sorumluluğunun arkasında bir zorunlu sorumluluk sigortası yapma zorunluluğu getirmiştir. Bu kural Karayolu Taşıma Kanunu açısından da uygulanmış ve 18. maddeye göre taşıyıcının Zorunlu Karayolu Taşımacılık Malî Sorumluluk Sigortası'nı yapması zorunlu tutulmuştur. Ayrıca taşıyıcı Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası'nı yapmalıdır. Bu sigortalar yapılmadığı takdirde yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunamaz; ayrıca cezai yaptırımlar da uygulanır.

Taşıyıcının sorumluluğunun belli bir prim karşılığında sigortacıyla paylaşılması, zarar görenlerin tazmin taleplerinin daha iyi karşılanmasını sağlar. Zira taşıyıcının yolculara verdiği zararı tek başına karşılaması mümkün olmayabilir. Ayrıca taşıyıcının ekonomik anlamda mahvolmasına ve bu durumda taşıma faaliyetini görecekt taşıyıcı bulunamamasına sebep olur. Bu zorunlu sigortaların yapılması kamu düzeninin sağlanması açısından da önemlidir.

Taşıyıcı sadece Karayolu Taşıma Kanunu'na göre yolcunun ölümünden, bedensel zarardan ve eşyasının zarara uğramasından sorumlu değildir; ayrıca Türk Ticaret Kanunu'na ve Karayolları Trafik Kanunu'na göre de bu zararlardan sorumludur. Taşıyıcı Türk Ticaret Kanunu'nun 914. maddesine göre yolcuyu sağ salım götürme borcunun ve 912. maddesine göre de bagaja özen gösterme yükümlülüğünün ihlalinden sorumludur. Ayrıca Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesine göre yolcunun ölümünden, bedensel zararından ve eşyasının zarara uğramasından sorumludur. Bu hükümlerin birbirleriyle keşiştiği ve ayrıştığı noktalar bulunmaktadır. Örneğin Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan taşıyan, taşıyıcı terimlerinin yanına Karayolu Taşıma Kanunu taşımacı terimi eklenmiş ve bu durum keşişen ve ayrışan noktaların birbirine uygun olmamasından dolayı doktrinde eleştirilmiştir.

Taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'na göre yolcunun ölümünden ve bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluğunun hukuki niteliği, olağan sebep ilkesine

dayanan kusursuz sorumluluktur. Taşıyıcının sorumluluğunun oluşması için, zararı, kazaya neden olan fiili ve fiil ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ispat etmesi yeterlidir. Taşıyıcının kusursuz sorumlu olmasından dolayı yolcunun, zararın ortaya çıkmasında taşıyıcının kusurunu ispat etmesi gerekmez. Buna karşılık taşıyıcı, en yüksek özeni göstermesine rağmen, kazanın kaçınmadığı ve sonuçlarını önleyemediği bir nedenden dolayı meydana geldiğine yönelik kurtuluş karinesini ispat ederse, sorumluluktan kurtulur.

Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcı, yolcunun bagajına karşı özen gösterme yükümlülüğü altındadır. Özen gösterme yükümlülüğüne aykırı davranmaktan dolayı sorumluluğunun hukuki niteliği, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur. Taşıyıcının, bagajın zıyaa ve hasara uğramasından sorumlu olması için, zarar, fiil, zarar ile fiil arasında uygun illiyet bağı ve taşıyıcı ya da yardımcıların kusuru aranır. Buna karşılık taşıyıcı, tüm önlemleri alan, tekniği en iyi kullanan başka bir taşıyıcının gösterdiği dikkat ve özeni gösterdiğini ispat ederse, sorumluluktan kurtulur.

Türk Ticaret Kanunu'na göre yolcunun bagajının zıyaa ve hasara uğramasından dolayı taşıyıcı sınırlı sorumludur. Taşıyıcının bu sorumluluğu iç taşımalarda 500, dış taşımalarda 1000 özel çekme hakkını aşmayacak şekilde düzenlenecektir. Özel çekme hakkı, IMF tarafından belirlenen ve %44 Amerikan Doları, %34 Euro, %11 İngiliz Sterlini, %11 Japon Yeni'nden oluşan özel bir kurdur. Türk Ticaret Kanunu'ndaki sınırlı sorumluluk, Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki ve Karayolları Trafik Kanunu'ndaki temel farklardan biridir. Taşıyıcı bu kanunlara göre tüm malvarlığıyla sınırsız sorumludur.

Bagaja özen gösterme borcuna aykırılıktan dolayı oluşan zıyaa ve hasara, taşıyıcı veya yardımcıların kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilirse, sınırlı sorumluluk ortadan kalkar. Böyle bir durumda taşıyıcı tüm malvarlığıyla sınırsız sorumlu olur ve zararın tamamını tazmin eder. Türk Ticaret Kanunu, CMR'nin çevirisinden faydalanarak, pervasızca davranış şeklinde hukukumuzda olmayan ve Anglo-Sakson hukuk sisteminde bulunan bir kusur türü öngörmüştür. Kanunun gerekçesinde pervasızca davranışla ilgili açıklamalarda bulunmuş ve bunun kasttan hafif, ağır ihmalden ağır bir kusur türü olduğu ifade edilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcı bagaja özen gösterme yükümlülüğü altındayken, yolcunun kişisel eşyası için özen gösterme yükümlülüğü söz konusu değildir. Taşıyıcı, yolcunun yanında bulundurduğu ve taşıyıcıya teslim etmediği kişisel eşyalarının zıyaa ve hasara uğramasından sorumludur. Bu sorumluluk, her ne kadar Türk Ticaret Kanunu'nun 912. maddesinde düzenlense de genel hükümlerdeki haksız fiil sorumluluğu hükümleri uygulanır. Yolcu, zararı, taşıyıcı veya yardımcının fiili ile kusurunu, fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağıını ispat ederse, zarar tazmin edilir.

Taşıyıcı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85/I. maddesine göre işleten sıfatıyla sorumludur. Taşıyıcının taşıtı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufta bulunduğu ispat edilirse, işleten sıfatını kazanır. Doktrinde işleten sıfatı şekli ya da maddi ölçüte göre belirlenir ve işleten gerçek ve farazi işleten olarak ikiye ayrılır. Yolcu motorlu taşıtın işletilmesinden dolayı oluşan zararı, taşıyıcı ve yardımcılarının kazaya neden olan fiilini ve bu fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağıını ispat ederse, işleten sıfatıyla taşıyıcı sorumlu olur.

Bu kanundaki kaza kavramı, Türk Ticaret Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki kaza kavramından farklıdır. Zira bu kanunlarda kaza yolcunun zarara uğramasına neden olacak her türlü ani, harici ve istenmedik olaydır. Buna karşılık Karayolları Trafik Kanunu'nda, işleten taşıyıcı sadece trafik kazasından sorumludur. Trafik kazası dışındaki kazalardan ise bu kanuna göre sorumlu olmaz. Trafik kazası ise, karayolu olarak adlandırılan satih üzerinde bir veya birden fazla taşıtın karıştığı ölüm ve bedensel zarar ya da maddi zararlarla sonuçlanmış olan ani ve istenmeyen vakalardır.

Bu kanuna göre yolcunun ölmesinden, bedensel zarara uğramasından ve bagaj benzeri eşyasının zarar görmesinden doğan sorumluluğun hukuki niteliği tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk olduğu için, işleten taşıyıcı illiyet bağıını kesen sebepleri ispat ederse, sorumluluktan kurtulur. İşleten sıfatıyla taşıyıcı zararın meydana gelmesinde, yolcunun ve üçüncü kişinin ağır kusurunu, mücbir sebebi ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Buna karşılık yolcunun hafif kusurunu veya hatır için taşındığını ispat ederse, sorumluluğu hafifler ya da duruma göre sorumluluktan kurtulur.

İşleten taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, tehlike sorumluluğu olduğu için, sorumluluk sigortasını yapması zorunludur. İşleten taşıyıcı Karayolları Trafik Kanunu'na göre Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası'nı yapma yükümlülüğü altındadır. İşleten taşıyıcının isteğine bağlı olarak İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası da yapılabilir. Bu sigortaları yapan işleten taşıyıcı, yolcuya verdiği zararlardan doğan sorumluluğunu sigortacıyla paylaşır ve zararın da tazmin edilebilme olasılığı güçlenir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Burak: Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Bilge Öztan'a Armağan, Turhan Kitapevi, Ankara 2008, (Gecikme).

Adıgüzel, Burak: “Yargıtay Kararlarında CMR M.29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIV, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2010, (Kasta Eşdeğer), s.351-377.

Adıgüzel, Burak: Karayoluyla Yapılan Taşımalardan Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Bası, Ankara 2012.

Akartepe, Alpaslan: “Türk Borçlar Kanunu'nun Haksız Fiilden Doğan Borç İlişkileri Alanında Getirdiği Yenilikler ve Değişiklikler”, EÜHFD, C.16, S.1-2, 2012, s.159-190.

Akbulut, İbrahim: Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğu, Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası ve Garanti Fonu, Adalet Yayınevi, Ankara 2014.

Akkayan Yıldırım, Ayça: “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, İÜHFM, C.70, S.1, 2012, s.203-220.

Akkurt, Sinan Sami: Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayınevi, Ankara 2014.

Aksoy, Sami: 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.31, S.2, 2015, s.305-336.

Altop, Atilla: “Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 15.06.2011 Tarihli E.2011/17142 K.2011/411 Sayılı ve 22.02.2012 Tarihli E.2011/17-787 K.2012/92 Sayılı Kararları İle Yargıtay 17. Hukuk Dairesi’nin 05.06.2012 Tarihli E.2011/11551 K.2012/7391 Sayılı Kararının Değerlendirilmesi”, Prof. Dr. Aydın Zevkliler’e Armağan, C.1, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi, C.8, Özel Sayı, İzmir 2013, s.151-183.

Antalya, O. Gökhan: “Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler”, MÜHF-HAD, C.14, S.4, 2008, (Sorumluluk), s.63-83.

Antalya, O. Gökhan: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.1, 2. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul 2013.

Arkan, Sabih: Ticari İşletme Hukuku, 18. Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2013.

Arslan, Arzu: “Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Zıya ve/veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilebilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması”, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay’ın Hatırasına Armağan, Marmara Hukuk Fakültesi, İstanbul 1999, s.89-118.

Aşçıoğlu, Çetin: “Kusurun Belirlenmesinde ve Derecelendirmesinde Hakimin ve Bilirkişinin Fonksiyonları”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1988, (Kusur), s.105-120.

Aşçıoğlu, Çetin: Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları, 3. Bası, Ankara 2012.

Ateş, Hüseyin: “Motorlu Araç İşletenin Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibi ve İşletenin ve Teşebbüs Sahibinin Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler”, İBD, C.85, S.4, 2011, (Teşebbüs Sahibi), s.96-105.

Ateş, Hüseyin: “Motorlu Araç İşletenin Sorumluluktan Kurtulması”, TBB Dergisi, S.100, 2012, s.343-362.

Ateş, Hüseyin: “İşletilme (Hareket) Halinde Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk”, ABD, S.2, 2012, (İşletilme Halinde Olmayan), s.417-429

Ayan, Mehmet: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 9. Baskı, Mimoza Yayınları, Konya 2015.

Aydın, Alihan: CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Beta Yayınları, İstanbul 2002.

Ayhan, Rıza/Özdamar, Mehmet/Çağlar, Hayrettin: Ticari İşletme Hukuku Genel Esaslar, 7. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2014.

Başalp, Nilgün: “Sözleşme Özgürlüğünün Sözleşme Adaletinin Sağlanması Amacıyla Hakimin Müdahalesi Yoluyla Korunması: İçerik Denetiminin Hukuki Temelleri Hakkında Bazı Değerlendirmeler”, Prof. Dr. Şener Akyol’a Armağan, Filiz Kitapevi, İstanbul 2011, s.221-238.

Battal, Ahmet: “Yeni Karayolu Taşıma Kanunu ve TTK Kapsamında, Taşıma İşleri “Tellallığı” Mümkün müdür?”, XX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu 2004, s.103-127.

Belbez, Hikmet: “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu”, AÜHFD, C.3, S.2-4, 1946, s.387-402.

Bilge, Mehmet Emin: “Hatır İçin Taşmanın Uğradığı Zararların Trafik Sigortası Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu ve Yargıtay Uygulaması”, AÜEHFD 2001, C.V, S.1-4, s.331-347.

Birinci Uzun, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Bası, Ankara 2012.

Bozkurt Bozabalı, Banu: Havayoluyla Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara 2013.

Karabağ Bulut, Nil: “Sorumsuzluk Anlaşmaları ve Sonuçları”, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s.825-887.

Büyükkay, Yusuf: “Harici Satış Sözleşmesi İle Aracı Satın ve Teslim Alan Kişi “İşleten” Sayılır mı? Yargıtay ve Anayasa Mahkemesi Kararları Işığında Bir Değerlendirme”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C.2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s.1795-1817.

Büyüksağış, Erdem: “Tehlike Esasına Dayanan Genel Sorumluluk Kuralı Üzerine Eleştirel Değerlendirmeler”, DEÜHFD, C.8, S.1, 2006, s.1-20.

Can, Mertol: Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1998, (Navlun).

Can, Mertol: Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, İmaj Yayıncılık, Ankara 2001, (Yolcu Taşıma).

Can, Mertol: “4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar”, GÜHFD, C.IX, S.1-2, Haziran – Aralık 2005, (Karayolu), s.11-65.

Can, Mertol: Türk Özel Sigorta Hukuku, 3. Bası, İmaj Yayınevi, Ankara 2009.

Canbolat, Ayşe Gül: Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Turhan Kitabevi, Ankara 2009.

Çağa, Tahir: “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1988, s.173-211.

Çakırca, Seda İrem: Türk Sorumluluk Hukukunda Yansıma Zararı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012.

Çelik, Çelik Ahmet: Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu, 1.Bası, İstanbul 2008.

Çelikleş, Demet : 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Karınca Matbaacılık, İzmir 1987.

Demirçivi Mineliler, Zeynep: “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, Prof. Dr. Ünal Narmanlıoğlu’na Armağan, DEÜHFD, C.9, Özel Sayı, İzmir 2007, s.957-984.

Demirkıran, H. Murat: “Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s.891-908.

Deutsch Erwin: “Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri”, Çev. Şeref Ertaş, DEÜHFD, İzmir, 1981, s.245-259.

Doğanay, İsmail: “Karayolları Trafik Kanununun, Hemen Değiştirilmesini Zorunlu Kılan Sebepler Nelerdir?”, Prof. Dr. Osman F. Berki’ye Armağan, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1977, s.277-286.

Eren, Fikret: “Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları”, AÜHFD 1987, C.39, S.1, (Motorlu Araç), s.161-212.

Eren, Fikret: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2015.

Erdem, Ercan: CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku, Bilge Yayınevi, Ankara 2013.

Erdem, Mehmet: "Türk Borçlar Kanunu Uyarınca Tehlike Sorumluluğu", Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, İstanbul 2011, s.217-226.

Erdil, Ergin: Açıklamalı, İçtihatlı Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, CMR Konvansiyon Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007.

Erdoğan, İhsan: "Karayolu Taşıma Kanunu İle Getirilen Yeni Bir Tehlike Sorumluluğu", Prof. Dr. Fikret Eren'e Armağan, Yetkin Yayınları, Ankara 2006, s.493-506.

Eriş, Gönen: Açıklamalı-İçtihatlı-Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996.

Eriş, Münir Hakan: Türk Hukukunda Karayolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2011.

Erlüle, Fulya: "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununda Beden Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Manevi Tazminat Talebi", Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, MÜHF-HAD, Özel Sayı, 2012, s.139-159.

Erzurumluoğlu, Erzan: Türk-İsviçre Borçlar Hukuku Sistemine Göre Borçluya Yüklenemeyen Nedenlerden Dolayı Edimin Yerine Getirilememesi, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Ankara 1970.

Franko, Nisim: Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1982.

Franko, Nisim: “Yargıtay Kararları Açısından Taşıyıcının Mes’uliyetine Müteallik Bazı Meseleler”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IV, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987, (Taşıyıcının Mesuliyeti), s.313-350

Gençtürk, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.

Gençtürk, Muharrem: “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, GÜHFD, C.16, S.4, 2012, (Ağır Kusur), s.117-148.

Gençtürk, Muharrem/**Yiğit**, İlhan:“CMR Kapsamındaki Taşımalarda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamayacağı Haller”, GBAD, S.3, 2013, s.34-46.

Göktepe, Hülya: “Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu Mayıs 2009, s.381-391.

Hatemi, Hüseyin/**Gökyayla**, Emre: Borçlar Hukuku Genel Bölüm, 3. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015.

Havutçu, Ayşe/**Gökyayla**, K. Emre: Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999.

İlgin, Canan Özlem: “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme”, İTÜSBD, S.12, 2007, s.231-258.

İnal, Tamer: “Mücbir Sebeplerin Oluşum Unsurları”, Prof. Dr. Kemal Oğuzman'a Armağan, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Türk Millî Komitesi, Ankara 1997, s.13-53.

İşgüzar, Hasan: Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu, Ankara 2003.

Karamanlıoğlu, Argun: “Ticari Hapis Hakkı”, Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan, Filiz Kitapevi, İstanbul 2013, s.684-722.

Karahan, Sami: Ticari İşletme Hukuku, Güncellenmiş 26. Bası, Mimoza Yayınları, Konya 2014.

Karan, Hakan: Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi, Turhan Kitapevi, Ankara 2011.

Kaya, Arslan: “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”, İÜHFİM, C.56, S.1-4, 1998, (Sorumluluğun Esasları), s.239-267.

Kaya, Arslan: Türk Ticaret Kanunu'na Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.1, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, ss.919-1031.

Kaya, Cemil: “Rücuen Tazminat İstemiyle Açılan Davalarda Görevli Yargı Yerinin Belirlenmesi Konusunda Uyuşmazlık Mahkemesi Uygulaması”, İÜHFİM, C.70, S.1, 2012, s.115-122.

Kayıhan, Şaban: Sigorta Sözleşmelerinde Prim Ödeme Borcu, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2004.

Kender, Rayegan: “Sigorta Tazminatını Ödeyen Sigortacının, Sigortalısının Yerine Geçmesi Meselesi”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1991, (Sigorta Tazminatı), s.171-185.

Kender, Rayegan: Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku, 14. Bası, 12 Levha Yayınları, İstanbul 2014.

Kılıçoğlu, Ahmet M.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2014.

Kılıçoğlu, Mustafa: “Cismani Zarar ve Ölüm Hallerinde Manevi Zarar ve Manevi Tazminat”, Kamu-İş Dergisi, C.7, S.3, 2004, s.191-220.

Kırman, Ahmet: Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1990.

Kocayusufpaşaoğlu, Necip/**Hatemi**, Hüseyin/**Serozan**, Rona/**Arpacı**, Abdulkadir: Borçlar Hukukuna Giriş, Hukuki İşlem, Sözleşme, C.1, Filiz Kitapevi, İstanbul 2014, (C.1).

Konuralp, Cengiz S.: “6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’na Göre İhtiyati Tedbirler”, İÜHFM, C.71, S.2, 2013, s.225-274.

Memiş, Tekin: “Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortasında Sigortacının Sorumluluğunun Niteliği ve Sebepsiz Zenginleşme”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XX, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2004, s.73-88.

Meriç, Nedim: “Zamanaşımı Def’ine İlişkin Bazı Medeni Yargılama Hukuku Meseleleri”, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.1, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s.679-704.

Narter, Sami: Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk, 3. Bası, Ankara 2014.

Nomer, Halûk N.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 13 Bası, Beta Yayınevi, İstanbul 2013.

Oğuzman, M. Kemal/**Öz**, Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.1, Gözden Geçirilmiş 12. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014 (C.1).

Oğuzman, M. Kemal/**Öz**, Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.2, Gözden Geçirilmiş 11. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014 (C.2).

Oktay Özdemir, Saibe /**Elçin Grassinger**, Gülçin: “Destekten Yoksun Kalma Tazminatında Ölen Mağdurun (Destek Olanın) Müterafik Kusurunun Kusursuz Sorumluluk Hallerinde de Dikkate Alınması”, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan, C.2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s.1243-1267.

Or, Zeynep: Türk Hukukunda Kara Yolu İle Yapılan Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Yolcuların Uğradığı Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009.

Orbay Ortaç, Nurdan: “Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyaı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Akdi Sorumluluk”, TBB Dergisi, S.114, 2012, s.143-178.

Önder, Salih: “1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan, C.2, Turhan Kitapevi, Ankara 2010, (Atina), s.1537-1558.

Önder, Salih: “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı”, ABD, S.4, 2011, s.211-238.

Özdemir, Atalay: Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara 1992.

Özekes, Muhammet: İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999.

Özsunay, Ergun: “Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu”, İÜHFM, C.32, S.1, 1966, (Hatır Taşınması), s.161-186.

Özsunay, Ergun: “Trafik Hukuku Bakımından Sorumlu Şahsın Tesbitinde Maddi Sistem”, İÜHFM, C.35, S.1-4, 1969, (Maddi Sistem), s.553-564.

Petek, Hasan: “Tıbbi Müdahalelerden Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un Uygulanması”, DEÜHFD, C.15, Özel Sayı, 2013, (Tıbbi Müdahale).

Petek, Hasan: “Kamu Tüzel Kişilerinin Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukukî Sorumluluğu”, DEÜHFD, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez’e Armağan, C.3, 2015, s.3287-3342.

Poroy, Reha/**Yasaman**, Hamdi: Ticari İşletme Hukuku, 14. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012.

Reisoğlu, Safa: Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 25. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul 2014.

Sekmen, Orhan: “Karayoluyla Eşya Taşınmasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar İle Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, İBD, C.85, S.4, 2011, s.106-121.

Seven, Vural: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2003, (Yüke Özen Borcu).

Seven, Vural: “Hava Yolu Taşımalarında Kayıtlı Bagajın Zıyaa Uğramasından Doğan Tazminat Sorumluluğunun Sınırı (Yük ve Bagaj Ayrımı)”, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan, C.2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, (Yük ve Bagaj Ayrımı), s.1379-1394.

Seven, Vural: “Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli”, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.3, Yetkin Yayınevi, Ankara 2009, (Müteakip Taşıyıcı), s.871-899.

Seven, Vural: Taşıma Hukuku, Anadolu Yayınları, 1.Bası, Eskişehir 2010.

Seven, Vural: Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları, Ankara 2012, (Gönderilen).

Sözer, Bülent: Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul 2009.

Sözer, Bülent: “Havayolu İle Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevi Tazminat Talepleri”, (Ed. İlyas Çelikleş), Fatih Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu, İstanbul 2012, (Manevi Tazminat), s.91-97.

Sözer, Bülent: “Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, İBD, C.87, S.13, 2013, (Gecikme), s.49-67.

Sunal Erguvan, Sevgi: Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), Legal Yayınevi, İzmir 2007.

Süzel, Cüneyt: Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2014.

Şahin, Ayşenur: “Vücut Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Zarar ve Tazmini”, GÜHFD, C.15, S.2, 2011, s.123-165.

Tandoğan, Halûk: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Turhan Kitapevi, Ankara 1981.

Tanrıver, Süha: “Yazılı Yargılama Usulünde İslah Yoluyla Zamanaşımı İleri Sürülüp Sürülemeyeceği”, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.1, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s.1079-1084.

Taşdelen, Nihat: “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu”, Ünal Tekinalp’e Armağan, C.1, Beta Yayıncılık, İstanbul 2003, s.939-959.

Tekinay, Selahattin Sulhi/**Akman**, Sermet/**Burcuoğlu**, Halûk/**Altop**, Atilla: Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 1993.

Tiftik, Mustafa: Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, 2. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2005.

Topaloğlu, Mustafa: “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara 2009, s.393-407.

Topsoy, Fevzi: “Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri”, ABD, S.2, 2014, s.21-46.

Türkel, Doğuş Taylan: “Müvekkile İzafeten Acenteye Karşı Açılan Davalarda Hukuki Dinlenilme Hakkıyla Bağlantılı Sorunlar”, Halûk Konuralp Anısına Armağan, C.1, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s.1105-1122.

Tüzüner, Özlem: “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, TBB Dergisi, S.101, 2012, s.167-196.

Ulusan, İlhan: “Türk Borçlar Kanununda Yer Alan Genel Tehlike Sorumluluğu Kuralına İlişkin Birkaç Tespit ve Hukuk Düzeni Tarafından Faaliyetine İzin Verilmiş Önemli Ölçüde Tehlike Arz Eden İşletmelerin Yol Açtığı Zararların Uygun Bir Bedelle Denkleştirilmesi Sorunu”, Yaşar Üniversitesi Dergisi, C.8, S. Özel, İzmir 2013, s.2897-2906.

Üçışık, Güzin: “Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara 2009, s.127- 145.

Ülgen, Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunlar, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1988, (Uluslararası).

Ülgen, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987, (Hava Taşıma).

Ülgen, Hüseyin: “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğu Hakkında”, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Turhan Kitapevi, Ankara 2003, (Sınırlı Sorumluluk), s.479-487.

Ülgen, Hüseyin: “6102 Sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıma Hukukuna Hakim İlkeler”, Ersin Çamoğlu’na Armağan, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013, (İlkeler), s.223-230.

Ülgen, Hüseyin/**Kendigelen,** Abuzer/**Kaya,** Arslan: “Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Hakkında Düşünceler”, Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı, C.1, Beta Yayıncılık, İstanbul 2002, s.795-804.

Ülgener, Fehmi: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991.

Ünan, Samim: “Zorunlu Trafik Sigortası’nın Kapsamı ve Hatır Taşınması İle Aracın Hatır İçin Karşılıksız Verilmesinin Bu Sigorta Kapsamında Olup Olmadığı”, SHD, S.1, 1998, (Hatır), s.152-167.

Ünan, Samim: “Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki Eşya Taşınmasına, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler”, Doç. Dr. Mehmet Somer’e Armağan, MÜHF-HAD C.12, S.1-3, İstanbul 2006, (Taşıma Kanunu), s.383-401.

Üstündağ, Bahar: “Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi”, Prof. Dr. Fikret Eren’e Armağan, Yetkin Yayınları, Ankara 2006, s.931-964.

Von Tuhr, Andreas: Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C.1-2, Çev. Cevat Edege, Yargıtay Yayınları, Ankara 1983.

Yavuz, Cevdet: “Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'na Göre "Kusursuz Sorumluluk" Halleri ve İlkeleri”, MÜHF-HAD, C.14, S.4, 2008, s.29-61.

Yazıcıoğlu, Emine: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınevi, İstanbul 2000.

Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C.22, S.2, Beta Yayınevi, İstanbul 2002, (Geç Teslim), s.1039-1055.

Yeşilova, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2004.

Yeşilova Aras, Ecehan: Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme, Adalet Yayınevi, Ankara 2010, (Teslim).

Yetiş Şamlı, Kübra: Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, 12 Levha Yayınları, İstanbul 2008.

Yetiş Şamlı, Kübra: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Sorumluluğu, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2013, (Zıya ve Hasar).

Yılmaz, Oğuz: CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, Güncel Yayınevi, İzmir 2008.

Yılmaz, Süleyman: "Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler", AÜHFD, C.59, S.3, 2010, s.551-578.

Yılmaz, Zekeriya: Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 3. Bası, Ankara 2014.

Yücel, Özge: Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2014.

Zeyneloğlu, Ahmet: Taşıma Hukuku, 2. Bası, Ankara 1993.