

KARAYOLUYLA YOLCU TAŞIMACILIĞINDAN KAYNAKLANAN AKDÎ SORUMLULUK

Contractual Responsibility Resulting From Passenger Transport By Road

Arş. Gör. Hüseyin TOKAT*

ÖZET

Türkiye’de yolcu taşımacılığında %89,8 oran ile karayolu taşımacılığı ilk sırada tercih edilmektedir. Karayolu taşımacılığında bahsedebilmek için taşımanın, trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanlarda yapılması gerekir. Ayrıca, taşıma işinin makine gücüyle hareket eden bir araçla kamuya açık karayolunda yapılması gerekir. Karayolu taşımacılığı nedeniyle zararın ortaya çıktığı hâllerde, belirli kişi veya kişilerin hukukî sorumlulukları gündeme gelir. Şöyle ki, zarar gören ile karayolu taşımacısı arasında, taşımayı konu edinen ivazlı bir sözleşme ilişkisinin varlığı, “*taşımacının hukukî sorumluluğu*” şeklinde adlandırılan sözleşmeye dayalı sorumluluğu doğurur. Söz konusu sorumluluk, taşıma faaliyetinin yolcu, bagajı veya yükü konu edinmesine ve zararın bunlardan hangisini etkilediğine göre şekillenir. Bununla birlikte, kaza sonucunda zarar gören kişinin, her zaman karayolu taşımacısı ile akdî bir ilişki içinde olduğu düşünülemez. Bu durumda, motorlu aracın veya araçların, taşımacı ile aralarında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmayan bir üçüncü kişiye zarar vermesi hâlinde “*motorlu araç işletenin akit dışı hukukî sorumluluğu*” gündeme gelir. Bu sorumluluk ise, sözleşme dışı temellere dayanan “tehlike sorumluluğu” olarak nitelendirilmektedir. Ayrıca, taşımacı ile aralarında sözleşmeden kaynaklanan bir taşıma ilişkisi bulunan yolcuların

* Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medenî Hukuk Ana Bilim Dalı Araştırma Görevlisi

da motorlu aracın neden olduğu zararlardan ötürü tehlike sorumluluğu hükümlerine müracaat etmeleri mümkündür. Böyle bir durumda, akdî sorumluluk ile akit dışı sorumluluk hükümlerinin yarışır ve zarar gören kişi dilerse akdî dilerse akit dışı sorumluluk hükümlerine başvurabilir. Aynı zamanda, taşımacının akdî sorumluluğu “*ağırlaştırılmış kusurlu sorumluluk*” olarak nitelendirilmektedir. Taşımacının karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan aslî borcu, yolcuyu varış yerine sağ salim ulaştırmaktır. Bu bakımdan, yolcunun ölmesi, yaralanması veya cismanî bir zarara uğraması yolcuyu sağ salim taşıma borcunun ihlâli anlamına gelir.

Anahtar Kelimeler: *Yolcu Taşımacılığı, Karayoluyla Yolcu Taşımacılığı, Hukukî Sorumluluk, Akdî Sorumluluk, Kusurlu Sorumluluk*

ABSTRACT

In Turkey, road transport is the first choice with 89.8% of passenger transport. In order to talk about road transport, it is necessary to carry out the carriage on roads, highways, bridges and similar structures and areas, which are open to traffic for traffic. In addition, the transport work must be done publicly on the open road with a vehicle moving with the machine power. The legal responsibilities of certain persons or persons come to the agenda in the case of the loss caused by road transport. That is, the existence of a mutual contractual relationship between the victim and the road carrier, which carries the subject matter of transport, creates a contractual responsibility called "*the legal responsibility of the carrier*". The responsibility is shaped by whether the transport is subject to a passenger, baggage or load and where the damage affects them. Nevertheless, it can not be assumed that the person who is damaged as a result of the accident is always in a contractual relationship with the road carrier. In this case, the "*non-contractual legal liability of the motor vehicle operator*" is incurred if the motor vehicle or vehicles damage a third person who has no contractual relationship with the carrier. This responsibility is described as "*hazard responsibility*" based on non-contractual grounds. In addition, it is possible for passengers who have a transit relationship with the transporter to enter into contractual provisions of the hazard liability for damage caused by the motor vehicle. In such a case, contractual liability and non-contractual liability provisions compete and the aggrieved person may resort to any request. At the same time, the carrier's contractual liability is described as "*aggravated defective liability*". The actual debt arising from the carriage contract of passenger transportation by road is to deliver the right of

way to the destination. In this respect, the passenger's death, injury or loss of a passion means a violation of this obligation.

Key Words: *Passenger Transport, Passenger Transport of Road, Legal Liability, Responsibility, Defective Liability*

GİRİŞ

1950'lili yıllara kadar, yolcu ve yük taşımacılığı ağırlıklı olarak demiryolu ulaşımıyla yapılmıştır. Ancak, 1950'lili yıllardan sonra ise, demiryoluna verilen önemin giderek azalmasıyla birlikte karayolu taşımacılığı önem kazanmaya başlamıştır.

Sanayileşmenin her geçen gün daha da gelişmesi, nüfusun hızlı artışı ve yerleşim merkezlerinin büyümesine paralel olarak ulaştırma hizmetlerinde konfor, hız, ekonomi ve güvenilirlik açısından gelişmeler kaydedilmiştir. Bu ulaştırma sistemleri içinde, yük ve yolcu taşımadaki çeşitli üstünlükleri nedeniyle karayolu taşımacılığı ön plana çıkmıştır. Karayolu taşımacılığının bu taşımadan yararlanmak isteyen kimseler lehine geliştirilmesi, Türkiye'de sektöre olan rağbetin son derece artması sonucunu doğurmuştur. Gerçekten, yolcu taşımacılığında %89,8 ile karayolu taşımacılığı ilk sırada tercih edilmiştir¹. Bu artan talep nedeniyle, karayolu taşımacılığının yoğun olarak kullanılmaya başlaması ile birlikte 2014 yılında toplam bir milyondan fazla trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların büyük çoğunluğu maddî hasarlı iken 168.512 adedi ölüm ve yaralanmalı trafik kazasıdır².

Karayolu taşımacılığı nedeniyle zararın ortaya çıktığı hâllerde, belirli kişi veya kişilerin hukukî sorumlulukları gündeme gelir. Şöyle ki, zarar gören ile karayolu taşımacısı arasında, taşımayı konu edinen ivazlı bir sözleşme ilişkisinin varlığı, "*taşımacının hukukî sorumluluğu*" şeklinde adlandırılan, sözleşmeye dayalı sorumluluğu doğuracaktır. Söz konusu sorumluluk, taşıma faaliyetinin, yolcu, bagajı veya yükü konu edinmesine ve zararın, bunlardan hangisini etkilediğine göre şekillenir. Bununla birlikte, kaza sonucunda her zarar gören kişinin, her zaman karayolu taşımacısı ile akdî bir ilişki içinde olduğu düşünülemez. Bu durumda, motorlu aracın veya araçların, taşımacı ile aralarında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmayan bir üçüncü kişiye zarar vermesi hâlinde "*motorlu araç işletenin akit dışı hukukî sorumluluğu*"

¹ <http://www.udhb.gov.tr/images/istatistik/0c3de9b9fe1505c.pdf>, (Erişim Tarihi, 19.11.2015).

² <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18760>, (Erişim Tarihi, 19.11.2015).

gündeme gelir. Bu sorumluluk ise, sözleşme dışı temellere dayanan bir “*tehlike sorumluluğu*” olarak nitelendirilmektedir. Bununla birlikte, taşımacı ile aralarında sözleşmeden kaynaklanan bir taşıma ilişkisi bulunan yolcuların da motorlu aracın neden olduğu zararlardan ötürü tehlike sorumluluğu hükümlerine şartları elverişliyse müracaat etmeleri mümkündür. Böyle bir durumda, akdî sorumluluk ile akit dışı sorumluluk hükümlerinin yarışması söz konusu olacağından, zarar gören, dilerse akdî dilerse akit dışı sorumluluk hükümlerine başvurabilir.

Bu çalışma, karayolu ile yolcu ve bagaj taşımacılığı dolayısıyla kişilerin uğradıkları zararlar bakımından, taşımacının, sadece akdî sorumluluğunu incelemeyi amaçlamaktadır. Bu nedenle, çalışmada, kişilerin uğradıkları zararlar bakımından, motorlu aracının işletilmesi sebebiyle meydana gelen zararlar bakımından motorlu araç işletenin akit dışı hukukî sorumluluğundan bahsedilmemiştir.

I. GENEL OLARAK KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

A) KARAYOLUYLA TAŞIMA FİİLİ

1- Taşıma Fiili

Genel olarak taşıma fiili³, canlı ya da canlı olmayan bir unsurun (yolcu/bagaj), geçici ya da sürekli olarak mekân itibarıyla yer değiştirmesinin, insan iradesi doğrultusunda işletilen bir araçla sağlanması şeklinde ifade edilebilir⁴. Karayolu Taşıma Kanununun 3 üncü maddesinde ise taşıma, “*Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi*” şeklinde ifade edilmiştir.

Teknik anlamda taşıma fiilinden bahsedebilmek için, taşımanın, insan iradesine dayanması ve taşıma konusu unsurun hâricinde bir güç kullanılarak gerçekleştirilmesi gerekir. Zira, depremin etkisi nedeniyle savrulan ya da

³ Taşımanın tarihsel süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., **Atabek**, Reşat, Eşya Taşıma Hukuku, Deniz Hukuku Hariç, İstanbul 1960, s. 1. Lojistik ve taşımacılık literatüründe, taşıma kavramının karşılığı olarak “transport” kavramının, hukuk literatüründe ise “carriage” kavramının kullanıldığı ve transport kavramı karşılığında taşımanın fiziksel hareket unsuruna vurgu yaptığı, carriage kavramı karşılığında taşımanın ise süreç unsuruna vurgu yaptığı hususunda bkz., **Değirmenci**, Nil Kula, Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, İzmir 2012, s. 5.

⁴ **Akkurt**, Sinan Sami, Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, Ankara 2014, s. 5.

kendi motor gücüyle bir yerden bir yere götürülen aracın taşıma fiiline konu teşkil ettiğinin kabulü mümkün değildir⁵.

Buna karşılık, yolcu taşımacılığında genellikle rastlanıldığı gibi, taşıma fiilinin başladığı yerde bitmesi, anılan fiili teknik anlamda taşıma olmaktan çıkartmaz. Bu nedenle, olumlu icraî fiilin (taşıma hareketinin) edim itibarıyla yerine getirilmiş olması yeterlidir. Meselâ, turistlerin gezi amacıyla belirli bir başlangıç noktasından alınıp tekrar aynı bitiş (varış) noktasına bırakılması hâlinde yer değiştirmenin gerçekleşmiş olduğu kabul edilebilir⁶.

2- Taşıma Fiilinin Karayolunda Gerçekleşmesi

Kara, demiryolu ve iç sularda yapılan taşımalara kara taşımaları adı verilmektedir. Kara tabirinden maksat ise, sadece karayolu değildir. Karayolu dışında meydana gelen taşımalar da kara taşıması olarak kabul edilir⁷. Ancak, Karayolu Taşıma Kanunu anlamında kara taşımasından bahsedebilmek için, taşımanın, kamuya açık karayolunda gerçekleşmesi gerekir (KTK.m.2/I).

Taşımanın karayolunda gerçekleştirilmesi durumunda uygulanması düşünülebilen başka hükümler de söz konusu olmaktadır. Gerçekten, Karayolları Trafik Kanununun 36 ncı maddesi bu hususu, “*Bu Kanununda hüküm bulunmayan hâllerde, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 7937 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ve diğer ilgili mevzuat hükümleri uygulanır.*” şeklinde ifade etmiştir.

Karayolları Trafik Kanununun 3 üncü maddesinde ise karayolu, “*Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.*” şeklinde tanımlanmıştır. Bununla birlikte, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 4 üncü maddesinde karayolu, “*Trafik için kamunun yararlanmasına açık olan*

⁵ **Gençtürk**, Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006, s. 16; **Ülgen**, Hüseyin, Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar 24-25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 6; **Akkurt**, Yolcu, s. 5-6.

⁶ **Sözer**, Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009, s. 1-2; **Or**, Zeynep, Türk Hukukunda Kara Yolu ile Yapılan Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Yolcuların Uğradığı Zararlardan Doğan Hukukî Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2009, s. 7-8; **Arkan**, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982, s. 10-11; **Gençtürk**, s. 15-16; **Akkurt**, Yolcu, s. 6; **Ülgen**, Yolcu, s. 6.

⁷ **Ülgen**, Yolcu, s. 6.

arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanları” şeklinde tanımlanmıştır.

Bu tanımlardan yola çıkarak karayolu taşımacılığında bahsedebilmek için, taşımanın, trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanlarda yapılması gerekir. Bu nedenle, karada olsa dâhi, karayolu dışında yapılan taşımaların karayolu taşıması olarak kabul edilmemesi gerektiği ifade edilebilir⁸.

B) KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ KONUSU

1- Taşınan Kavramı

Karayolu taşımacılığının konusu, karayolu ile gerçekleştirilecek taşıma fiillerinin içerik yönünden kapsamını ifade eder. Taşıma fiilinin bu anlamda kapsamı ise “*taşınan*” olarak adlandırılır⁹.

Taşınan kavramının içeriğinin belirlenmesi ve taşıma konusu unsurların adlandırılması noktasında yeknesaklık bulunmamaktadır. Gerçekten 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 850 inci maddesinin birinci fıkrasına göre, “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstelene kişiştir. Eşya her türlü yükü de kapsar*”. Söz konusu hükmün birinci cümlesi, taşıma fiilinin içerik yönünden kapsamının sadece “*yolcu*” ve “*eşya*” ile sınırlı olacağı izlenimini uyandırmasına rağmen; söz konusu hükmün ikinci cümlesi, “*eşya*” kavramını her türlü “*yük*”ü kapsayacak bir şekilde genişletmektedir. Aynı şekilde, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda, taşınan kavramı hakkında, “*yolcu*”, “*eşya*”, “*yük*” terimlerine çeşitli maddelerinde tek başına veya birlikte yer verilmiştir (KTRK.m.3, 12,31,65). 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda da taşınan kavramı hakkında, “*yolcu*” teriminin yanında “*eşya*” terimine de yer verilmiştir (KTK.m.3,5). Bununla birlikte, Karayolu Taşıma Kanununun 3 üncü maddesinde eşya kavramı yükü eş değeri bir şekilde kullanılmıştır¹⁰.

Karayolu taşımacılığı anlamında taşınan kavramını insanlar, insan dışındaki canlı varlıklar, ekonomik değeri olan nesnelere, ekonomik değer arz etmedikleri için teknik anlamda eşya sayılmayan unsurlar¹¹ ve üzerinde fiilî

⁸ Ülgen, Yolcu, s. 6; Or, s. 6.

⁹ Akkurt, Yolcu, s. 9.

¹⁰ Akkurt, Yolcu, s. 9.

¹¹ Zira “eşya” kavramı, “üzerinde kişilerin hâkimiyet tesis edebilecekleri, kişilik dışı, az veya çok iktisadî bir değer taşıyan maddî varlıkları ifade eder. Bkz., Ayan, Mehmet, Eşya

hâkimiyet kurulmasına elverişli doğal güçler oluşturur¹². Bu bakımdan, karayolu taşımacılığının konusunun, sadece yolcu ve eşya taşımacılığı olmayıp daha geniş çaplı olduğu söylenebilir. Öğretide, taşıma konusu insanlar için “*yolcu*”, insan dışındaki taşıma konusu unsurlar için ise “*yük*” teriminin kullanılması gerektiği ifade edilmektedir¹³.

2- Taşıma Konusu Unsurlar

Karayoluyla yolcu taşımacılığında taşımacının aslî borcu olan yolcunun taşınması, hem yolcunun kendisinin taşınması hem de bagajının taşınması olarak ayırımı tâbi tutulabilir. Karayoluyla yük (eşya) taşınması çalışma konumuz dışında yer aldığı için, taşıma konusu unsurlar olarak yolcu ve bagaj inceleme konusu yapılacak ve yükten (eşyadan) bahsedilmeyecektir.

a) Yolcu

Sözlük anlamıyla, yolculuk kavramı, ülkeden ülkeye veya bir ülke içinde bir yerden diğer bir yere gidiş veya geliş faaliyetini ifade eder¹⁴. Bu yönüyle yolculuk, belli bir başlangıç noktasından varış yerine kadar bir araçla gidilmesini içeren insan hareketidir. Yolcu sözcüğü ise, yolculuğa çıkmış kimse olarak tanımlanmaktadır¹⁵.

Karayolu Taşıma Kanununun 3 üncü maddesine göre yolcu, “*taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişileri*” ifade eder. Karayolları

Hukuku, I, Zilyetlik ve Tapu Sicili, 11. Baskı, Konya 2014, s. 17. **Gençtürk**, taşıma açısından eşyanın ekonomik bir değer arz etmesinin gerekli olmadığını, hattâ taşınan eşyanın üzerinde mülkiyet hakkının kurulmasına elverişli olup olmadığının da önemli olmadığını ifade etmektedir (bkz., **Gençtürk**, s. 14-15).

¹² Sivil havayolu ile yolcu taşımacılığında taşınan kavramının kapsamı için bkz., **Akkurt**, Yolcu, s. 9.

¹³ **Akkurt**, Yolcu, s. 10; **Sözer**, Taşıma, s. 6. Taşıma hukuku bakımından yükün ekonomik değerinin bulunmasının gerekmediği ve üzerindeki aynı hak durumunun önemli olmadığı hususunda bkz., **Akkurt**, Yolcu, s. 10; **Sözer**, Taşıma, s. 6; **Gençtürk**, s. 14 – 15; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 12. **Gençtürk**, eşya kavramının taşıma hukukunda geniş yorumlanması gerektiğini ifade etmekte ve eşyayı, taşınması mümkün olan ve maddî bir varlığı olan şey olarak tanımlamaktadır. Bu bakımdan yazar, para, mektup, kıymetli evrak, her türlü belge, canlı hayvan, katı, gaz, sıvı hâldeki maddelerin eşya taşıması olarak sayılması gerektiğini ifade etmektedir (bkz., **Gençtürk**, s. 14).

¹⁴ **Akkurt**, Yolcu, s. 10. Ayrıca bkz., http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts, (Erişim Tarihi, 16.11.2015).

¹⁵ **Keleş**, Ruşen, Kentbilim Terimleri Sözlüğü, 2. Baskı, Ankara 1988; **Akkurt**, Yolcu, s. 10. Ayrıca bkz., TDK. Güncel Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts, (Erişim Tarihi, 24.10.2015).

Trafik Kanununun 3 üncü maddesinde ise yolcu, “*aracı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan kişileri*” ifade eder. Öte yandan, Karayolları Trafik Kanununun 3 ncü maddesinde hizmetli ise, “*araçlarda, sürücü hariç, araç veya taşıma işlerinde süreli veya süresiz çalışan kişiler ile iş makinelerinde sürücüdenden gayri kişileri*” şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre yolcu, taşıma sözleşmesine dayanarak motorlu aracı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan diğer kişiler şeklinde tanımlanabilir.

Bir kişinin karayolu taşımacılığı anlamında yolcu sıfatına sahip olduğundan bahsedilebilmesi için öncelikle, bu kişiyle taşımacı (taşıyıcı) arasında mevcut bir “*taşıma ilişkisi*”nin bulunması gerekir. Bu ilişki ise karşımıza “*taşıma sözleşmesi*” şeklinde çıkmaktadır. Taşıma sözleşmesinin, mutlaka yolcu sıfatını taşıyacak kişi tarafından bizzat kurulması gerekmeyip, sözleşmenin karşı tarafının yolcu hesabına hareket eden bir başkası olması da mümkündür. Bu bakımdan, yolcunun temsilcisinin taşıma sözleşmesini akdedebileceği ifade edebilir¹⁶. Aynı şekilde, taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına olacak şekilde kurulması, yararına sözleşme yapılan üçüncü kişinin yolcu sıfatını kazanabilmesi için yeterlidir¹⁷.

Taşımacıyla aralarında herhangi bir taşıma ilişkisi bulunmaksızın motorlu araç içinde hazır bulunan kişilerin “*yolcu*” olarak kabul edilmeleri mümkün değildir. Bu bakımdan, hizmet sözleşmesiyle motorlu araç içinde faaliyet gösteren hizmetlilerin, “*yolcu*” olarak nitelendirilmesi mümkün değildir¹⁸.

Şüphesiz ki, taşımacının bilgisi olmaksızın motorlu araç içinde bulunan ve “*kaçak yolcu*” olarak tabir edilen kişilerin de yolcu olarak kabul edilmeleri mümkün değildir. Bu nedenle, kaçak yolcunun bir zarara uğraması hâlinde taşımacıyla kaçak yolcu arasında bir taşıma sözleşmesi bulunmadığı için taşımacının akdî sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır. Buna karşılık, kaçak yolcu olarak kabul edilen kişilerin, taşıma faaliyeti dolayısıyla bir zarara uğramaları hâlinde 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun 49 uncu madde ve devamı hükümlerine dayanarak talepte bulunabilecekleri kabul edilmektedir¹⁹.

¹⁶ **Kırman**, Ahmet, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990, s. 25; **Zeyneloğlu**, Ahmet, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980, s. 24; **Or**, s. 31.

¹⁷ **Ülgen**, Yolcu, s. 15; **Or**, s. 31-32; **Akkurt**, Yolcu, s. 11.

¹⁸ **Akkurt**, Yolcu, s. 11; **Kırman**, s. 26; **Or**, s. 31.

¹⁹ **Birinci-Uzun**, Tuba, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2012, s. 49; **Akkurt**, Yolcu, s. 11; **Kırman**, s. 25-26; **Or**, s. 31; **Ülgen**, Yolcu, s. 15.

Yolcu kavramı, sadece, hayatta bulunan gerçek kişileri kapsar²⁰. Tüzel kişilerin ise yolcu sıfatını kazanmaları mümkün değildir. Buna karşılık, tüzel kişiler taşıma sözleşmesinin herhangi bir tarafını teşkil edebilir²¹. Gerçekten Karayolu Taşıma Kanununun 3 üncü maddesine göre taşımacı, “*taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi*” ifade eder.

Ayrıca, Karayolu Taşıma Kanununun 2 nci maddesinin ikinci fıkrasına göre, “*özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar, genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadî teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bunların römorkları ile yapılan taşımalar, lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar bu Kanun hükümlerine tâbi değildir*”. Bu bakımdan, üniversitelerin personel servis araçlarıyla yaptığı taşımalar Karayolu Taşıma Kanunu hükümlerine tabi değildir ve araç içindeki personel, bindiği aracın yolcusu değildir.

²⁰ **Birinci-Uzun**, s. 49. Cesedin / cenazenin ve insan dışındaki canlı varlıkların yolcu olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığı hususunda bkz., **Akkurt**, Yolcu, s. 20-26.

²¹ **Mankiewicz**, R., The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on The Present Warsaw System, Quetremont, Canada 1981, p. 169; **Canpolat**, A. Gül, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2009, s. 5; **Akkurt**, Yolcu, s. 13; **Kırman**, s. 27, dn. 27; **Or**, s. 159; **Zeyneloğlu**, s. 24. Karayolu ile taşıma ilişkisinin taraflarından birisinin adı ortaklık olması hâlinde, adı ortaklığın tüzel kişiliği bulunmadığından sözleşmenin tarafını bütün adı şirket ortakları oluşturur. Bkz., 11.HD. 20.11.1975, E.1975/4780 K.1975/6468, “...tüzel kişiliği haiz olmayan akdi nakliyat şirketi aleyhine husumet yöneltilmeyeceğinden adı şirketin bütün ortaklarına karşı dava açılıp gerekli tebligat yapıldıktan sonra davaya devam olunmalıdır. ...” (Kazancı Bilişim İçtihat ve Mevzuat Programı). Adı şirket ortaklarından birisinin, şirket hesabına taşıma sözleşmesi akdetmiş olması durumunda, işlemi yapan ortak doğrudan doğruya, diğer ortaklar ise temsil hükümleri çerçevesinde sorumlu olur (TBK.m.637). Bkz., TD. 13.06.1966, E.1964/5060 K.1966/2959, “...BK.nun 533.maddesinin 2.cümlesinde şirket namına bir şahıs ile şeriklerden biri muamele yaptığı takdirde diğer şeriklerin temsil hakkındaki hükümlere tevfiikan, muameleye yapan şerikin ise doğrudan doğruya sorumlu olacağı tabiidir. Şirket hesabına ve kendi namına 3.şahısla muameleye giren şerik 3.şahıslar yalnız kendi alacaklı ve borçlu olur. Aynı kanununun 534.maddesinde hilafı mukavele edilmiş olmadıkça şeriklerin birlikte veya mümessil vasıtası ile 3.şahıslara karşı deruhte ettikleri borçlardan müteselsilen sorumlu olacakları ifade edilmiştir. Şu halde davalının davacı ile şirket adına bir muamele yapıp yapmadığının incelenmesi ve varılacak sonuca göre karar verilmesi gerekir. ...” (Kazancı Bilişim İçtihat ve Mevzuat Programı). Ayrıca bkz., **Akkurt**, Yolcu, s. 13, dn. 40; **Zeyneloğlu**, s. 24, dn. 10-11.

b) Bagaj

Sözlük anlamı itibariyle “*yolcu yükü*”²² şeklinde tabir edilen bagaj kavramı hakkında Türk Ticaret Kanununda, Karayolu Taşıma Kanununda ve Karayolları Trafik Kanununda açık bir tanım bulunmamaktadır. Öğreti ise, bagaj kavramını, yolcunun yanında muhafaza ettiği el eşyasının dışında belirli bir sınır dâhilinde²³ beraberinde taşıdığı eşya olarak tanımlamaktadır²⁴.

Nelerin bagaj olarak kabul edileceği hususunda yasal mevzuatlarda bir açıklık bulunmamaktadır. Buna karşılık, uygulamada, taşımacıların bagaj kavramının kapsamını çoğu zaman kendi tarifeleri ile düzenledikleri görülmektedirler²⁵.

Gündelik yaşamda yolculuğa çıkan kişiler, seyahat edecekleri aracın bagaj taşıma işi için ayrılmış özel bir kısmında taşınması için beraberinde taşıdığı eşyanın bir kısmının veya tamamının zilyetliğini taşımacıya (taşıyıcıya) teslim ederler²⁶. Bu bakımdan, yolcudan ayrı olarak ve taşımacının zilyetliğinde taşınan yük Türk Ticaret Kanunu anlamında “*bagaj*” adını alır (TTK.m.912/I). Yolcunun, yolculuk esnasında taşınmak üzere dolaysız zilyetliğini taşımacıya devretmeyerek üzerindeki doğrudan fiilî hâkimiyetini muhafaza ettiği yük ise Türk Ticaret Kanunu anlamında “*el bagajı*” adını alır. Yolcunun tam hâkimiyetinde olan el bagajı, yolcunun,

²² Bkz., TDK. Büyük Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts, (Erişim Tarihi, 6.11.2015).

²³ Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 40 ıncı maddesinin birinci fıkrası gereğince, yolcunun 30 kilograma kadar olan bagajı ücretsiz taşınır(KTY.m.40/I).

²⁴ **Arkan**, Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987, s. 26; **Doğanay**, İsmail, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. II, 4. Baskı, İstanbul 2004, s. 2395; **Ülgen**, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, s. 49; **Birinci-Uzun**, s. 49; **Akkurt**, Yolcu, s. 14; **Zeyneloğlu**, s. 228; **Ülgen**, Yolcu, s. 15; **Canpolat**, s. 6.

²⁵ **Arkan**, Sabih, Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukukî Sorunlar Üzerinde Düşünceler, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. 12, S. 1, 1983, s. 20-21; **Akkurt**, Yolcu, s. 14; **Ülgen**, Yolcu, s. 28; **Or**, s. 42; **Zeyneloğlu**, s. 229. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 40 ıncı maddesinin beşinci fıkrası gereğince, yolcunun beraberinde olmayan ticari eşya ve kargonun taşınmaz. Ayrıca, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 40 ıncı maddesinin yedinci fıkrası gereğince, yolcu taşımalarında tehlike oluşturabilecek yanıcı, yakıcı, parlayıcı, patlayıcı, zehirli, bulaşıcı, radyoaktif ve benzeri nitelikteki yolcu eşyası taşıtın bagaj bölümü de dâhil olmak üzere taşınmaz. Tehlikeli ve rahatsız edici, ağırlık ve hacimlerinden dolayı yolcu taşıtları ile taşınmaya elverişli olmayan eşyanın ve ticarî malların bagaj olamayacağı hususunda ayrıca bkz., **Zeyneloğlu**, s. 228.

²⁶ **Akkurt**, Yolcu, s. 14.

yolculuk esnasında kullanabileceğini düşünerek hâkimiyeti altında bulundurduğu eşyayı ifade eder²⁷.

Yolcu taşımalarında, yolcunun beraberinde götürdüğü bagajın ayrı bir taşıma sözleşmesine konu oluşturup oluşturmayacağı hususunda öğretide fikir birliği bulunmamaktadır²⁸. Birinci görüş, yolcunun, yolculuk esnasında taşınmak üzere dolaysız zilyetliğinde bulundurduğu bagajı, yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirmektedir. Buna karşılık, bagajın, yolcudan ayrı olarak taşıyıcının dolaysız zilyetliğinde taşınması durumunda bagaj da yük sayılır ve yük taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir²⁹. İkinci görüş, bagajın taşınmasının yolculuk nedeniyle yapıldığını, akdin aslî konusunun insan taşınması olduğunu ve bu nedenle, bagaj taşıma işinin akdin fer'î konusunu oluşturduğunu ifade etmektedir³⁰. Daha tutarlı olan üçüncü görüş, bagajın taşınmasının aslî edim olarak yüklenilmediğini ve bunun yolcu taşıma sözleşmesinden doğan yan edim niteliğine sahip olduğunu ifade etmektedir³¹.

C) KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN ARAÇ KAVRAMI

Türk Dil Kurumu, Büyük Türkçe Sözlükte “*araç*” kavramını, “*Otomobil, tren, gemi, uçak gibi taşıma araçlarının ortak adı*” şeklinde açıklamaktadır³². Büyük Türkçe Sözlük araç kavramını, taşıt kavramına eş anlamlı olacak bir şekilde kullanmaktadır³³.

Taşıma ilişkisinin varlığı için, taşıma konusu unsurun mekân itibarıyla geçici veya sürekli olarak yer değiştirmesinin, insan iradesi ile işletilen bir araç ile sağlanması gerekir. Bu nedenle, yer değiştirme fiilinin, bir araç kullanılmaksızın, taşımacının kendi vücut gücüyle yahut taşıma konusu unsurun kendi hareketi ile sağlanması hâlinde ortada hukukî anlamda bir taşıma yoktur. Meselâ, bir otomobilin kendi motor gücüyle bir yerden bir yere

²⁷ Or, s. 44.

²⁸ Söz konusu tartışmalar için bkz., Ülgen, Yolcu, s. 28, dn. 11; Ülgen, Taşıma, s. 51; Akkurt, Yolcu, s. 162.

²⁹ Sözer, Taşıma, s. 3.

³⁰ Zeyneloğlu, s. 228.

³¹ Arkan, Yolcu, s. 20; Eriş, Gönen, Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku, Ankara 2015, s. 927.

³² Bkz., TDK. Büyük Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts, (Erişim Tarihi, 7.11.2015).

³³ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ise, kapsam itibarıyla “araç” ile “taşıt” kavramlarını birbirinden farklı kullanmaktadır (KTRK.m.3).

götürülmesi hukukî anlamda taşıma değildir³⁴. Buna karşılık, kullanılan araçların vasfı ve işleyişi, taşıma ilişkisinin varlığını etkilemez. Bu nedenle, taşımanın otomatik bir araçla gerçekleştirilmiş olması hâlinde de hukukî anlamda taşımanın varlığından bahsedilir. Zira, önemli olan husus, kullanılan aracın vasfı ve işleyişi olmayıp, aracın insan iradesi doğrultusunda işletilmesidir³⁵.

Öte yandan, taşımacılıkta kullanılan araçların vasfı, taşıma ilişkisinin varlığını etkilemezse de, taşımaya uygulanacak hükümlerin tespitinde önem taşımaktadır. Meselâ, taşımacılıkta kullanılan araç, Karayolları Trafik Kanunu veya Karayolu Taşıma Yönetmeliği anlamında bir araç ise ve taşıma karayolunda gerçekleşmiş ise, şartları varsa söz konusu taşımanın karayolu taşımacılığı hakkındaki yasal hükümlere tâbi olması gerektiği ifade edilebilir³⁶. Buna karşılık, karada gerçekleştirilmekle birlikte sivil havayolu taşımacılığı bakımından yardım faaliyeti şeklinde nitelendirilen taşımalara, şartları dâhilinde ve somut olaya göre sivil havayolu taşımacılığına ilişkin hükümlerin uygulanması da gündeme gelebilir³⁷. Meselâ, sözleşme gereği

³⁴ **Sözer**, Taşıma, s. 15; **Zeyneloğlu**, s. 75; **Akkurt**, Yolcu, s. 36; **Ülgen**, Taşıma, s. 3. Karş., **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 12.

³⁵ **Akkurt**, Yolcu, s. 37; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 10-11. Buna karşılık, boru hatlarından akaryakıt, su, doğalgaz iletilmesi, kablo üzerinden elektrik nakli, kablolu veya kablosuz olarak bilgi iletişimi, telefon hatlarından sesli mesaj iletilmesinin taşıma hukuku bakımından taşıma işlemi olmadığı ifade edilmektedir. Kullanıcılar ile İnternet Servis Sağlayıcılar arasındaki sözleşmenin bu nedenle, taşıma sözleşmesi olarak kabul edilemeyeceği, somut olaya göre, vekâlet veya eser sözleşmesi olarak kabul edilebileceği ileri sürülmektedir. Bkz. **Akkurt**, Sinan Sami, Elektronik Ortamda Hizmet Sunumu ve Buna İlişkin Sözleşmelerin Hukuki Özellikleri, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 60, S. 1, 2011, s. 31 vd.; **Sözer**, Bülent, Elektronik Sözleşmeler, İstanbul 2002, s. 13 vd.; **Sözer**, Taşıma, s. 3; **Akkurt**, Yolcu, s. 37, dn. 137.

³⁶ **Akkurt**, Yolcu, s. 37.

³⁷ **Akkurt**, Yolcu, s. 38. Ayrıca bkz., 11.HD. 05.12.2012, E.2012/14893 K.2012/19992, “Dosya içeriğinden davalı Air Kargo’nun havayolu taşıması işiyle iştigal etmeyip, davacı kurumla yaptığı yer hizmetleri sözleşmesi kapsamında havayolu taşıma firmalarına yer hizmeti sunduğu, diğer davalı Ural Airlines şirketinin de bu kapsamda davacıdan hizmet aldığı anlaşılmaktadır. Davacı taraf davalı Air Kargo A.Ş.’nin davalı Ural Airlines şirketinin temsilcisi sıfatıyla slot bedelinden birlikte sorumlu olduğunu ileri sürmüştü, mümeyyiz davalı ise davalı Ural Airlines şirketinin Türkiye temsilcisi olduğunu, anılan davalı tarafından davacı kuruma yapılması gereken ödemelerin kendisi tarafından gerçekleştirildiğini, ancak Ural Airlines’in borçlarından şahsen sorumlu olmadığını savunmuştur. Alınan bilirkişi raporunda davalı Air Kargo’nun, diğer davalının davacıdan aldığı her türlü hizmetin karşılığını temsilci olarak davacıya ödediği, bu kapsamda slot bedelinin ödenmesinden de sorumlu olduğu, ancak bu durumda kendi ödediğini diğer davalıya rücu edebileceği

sivil hava aracı kullanılarak gerçekleştirilecek taşımalarda, yolcunun, sivil havayolu taşıyıcısına bağlı bir servisle havaalanına yahut havaalanı içerisinde aprondan hava aracına götürülmesi gösterilebilir. Buna karşılık, karada yapılan taşımacılık faaliyeti, bağımsız bir taşıma özelliği gösteriyorsa, şartları varsa multimodal taşıma³⁸ veya bağımsız karayolu taşımacılığına ilişkin hükümlerin uygulanabileceği ifade edilebilir³⁹.

Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında bir taşımadan bahsedebilmek için taşımanın motorlu taşıtla yapılması gerekir (KTK.m.3). Karayolu Taşıma Yönetmeliği, motorlu taşıtı, “*Karayolunda insan, hayvan veya eşya taşımaya*

belirtilmiş, mahkemece bilirkişi raporu hükmüne esas alınarak alacağın her iki davalının müştereken ve müteselsilen tahsiline karar verilmiştir. ...” (Akkurt, Yolcu, s. 38, dn. 140).

³⁸ Multimodal taşımalar, 24.05.1980 tarihli “Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon” hükümlerine tâbidir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Arkan, Sabih, 24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme, BATİDER., C. 11, S. 3, Haziran 1982, s.27 vd..

³⁹ Ülgen, Taşıma, s. 2-3; Akkurt, Yolcu, s. 38-39. 11.HD. 21.04.2008, E.2007/3477 K.2008/5333, “Mahkemece, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna dayanılarak, sigortalı malların davalı Marports’un üstlendiği taşıma sırasında hasarlandığı, havayolu ile taşımanın dava dışı Air France tarafından üstlenildiği, söz konusu konişmentoda davalı Uti’nin acente olarak yer aldığı, bu durumda hasarın havayolu taşıması sırasında meydana gelmemesi nedeniyle Varşova Konvansiyonu’nun 18/1.maddesi uyarınca havayolu taşıyıcısının hasardan sorumlu olmayacağı gibi, TTK.’nun 119.maddesi uyarınca davalı Uti’ye doğrudan husumet yöneltilmeyeceği, davalı Uti’nin diğer davalı ile arasında alt/üst taşıyıcı ilişkisi bulunduğu da ispatlanamadığı gerekçesiyle, davalı Uti Taşımacılık Ltd.Şti. hakkındaki davanın reddine, diğer davalı hakkındaki davanın kabulüne karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir... Mahkemece davalı Uti Ltd.Şti.’nin taşımayı üstlenen havayolu taşıyıcısı veya diğer davalı Marports Company şirketine taşıma işini veren üst taşıyıcı olmadığı gerekçesiyle, davalı Uti Ltd.Şti. hakkındaki davanın reddine karar verilmiş ise de, bu konuda yeterli inceleme yapılmamıştır. Öncelikle mahkemece, davalı Uti Ltd.Şti. tarafından 31.12.2002 tarihli fatura ile, davacı şirketin sigorta ettireni olan dava dışı Tekno Ses Ltd.Şti.’nden, yurtdışında gerçekleştirilen trafik kazası nedeniyle oluşan ekstra pick up ve hadling masrafları olarak, 800 Euro talep edilmesi hiç tartışılmamıştır. Oysa anılan kaza, davalı Marports Company tarafından gerçekleştirilmiştir. Mahkemece görüşüne başvuru 10.08.2005 tarihli bilirkişi raporunda da bu hususa değinilmiş, ayrıca dava dışı satıcı Netia firmasının ekspertiz şirketine gönderdiği 18.12.2002 tarihli faksta, davalı Uti Ltd.Şti.’nin kendilerine ek nakliye için talimat verebileceğinin bildirildiği, bu durumun da anılan davalının asıl taşıyıcı olup olmadığı konusunda şüphe uyandırdığı belirtilmiştir. Bu durum karşısında mahkemece, 31.12.2002 tarihli fatura içeriği ile 10.08.2005 tarihli bilirkişi raporunda belirtilen hususlar değerlendirilerek, davalı Uti Ltd.Şti.’nin dava konusu taşımadaki konumunun tam olarak belirlenmesi ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeyle yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir. ...” (Akkurt, Yolcu, s. 39, dn. 143).

yarayan ve makine gücüyle yürütülen aracı veya taşıtı ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır. Bu bakımdan, karayoluyla yolcu taşımaya bahsedilmek için, taşıma işinin makine gücüyle hareket edebilen bir taşıt/araç ile kamuya açık karayolunda yapılması gerektiği ifade edilebilir⁴⁰.

II. KARAYOLUYLA TAŞIMA FİİLİNİ YERİNE GETİREN KİŞİ

A) TAŞIMACI KAVRAMI

Genel anlamıyla taşıma fiili, canlı ya da canlı olmayan bir unsurun, geçici ya da sürekli olarak mekân itibarıyla yer değiştirmesinin insan iradesi aracılığıyla işletilen bir araçla sağlanması şeklinde ifade edilebilir⁴¹. Taşıma fiili, genellikle taşıma konusu unsurun taşınmasında yararı olan kişi ile anılan taşıma fiilini yerine getirecek olan kişi arasında gerçekleştirilen tam iki taraflı bir sözleşme ilişkisidir. Bu sözleşme ilişkisi doğrultusunda taşıma fiilini yerine getirmeye taahhüt eden kimse ve/veya kimseler ise “*taşımacı*” (taşıyıcı) olarak adlandırılır⁴².

Karayolu Taşıma Kanununda “*taşıyıcı*” yerine “*taşımacı*” ifadesi kullanılmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun taşıma ile ilgili hükümlerine baktığımızda kara taşımalarında “*taşıyıcı*”, deniz taşımalarında “*taşıyan*” terimi kullanılmışken; Karayolu Taşıma Kanununda “*taşımacı*” kavramının kullanılmasının kavram kargaşasına yol açmaktan başka pratik bir değeri yoktur⁴³. Karayolu Taşıma Kanununun 3 üncü maddesinde taşımacı,

⁴⁰ Karayolları Taşıma Kanununun 2 nci maddesinin ikinci fıkrasına göre, “Ancak, özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar, genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadî teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bunların römorkları ile yapılan taşımalar, lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar bu Kanun hükümlerine tâbi değildir”. Yine, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 2 nci maddesinin üçüncü fıkrasına göre “a)Özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar. b)Lastik tekerlekli traktörlerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar. c) Üç tekerlekli taşıtlarla yapılan taşımalar. ç) Resmi taşıtlarla ve bunların römorklarıyla yapılan ticari olmayan taşımalar.d) Türk Silahlı Kuvvetlerine ait taşıtlarla ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar. e) Gerçek kişiler adına hususi olarak kayıt ve tescil edilmiş kamyonet cinsi taşıtlarla ve bunların römorklarıyla yapılan ve hem taşımanın hem de taşınan eşyanın ticari olmadığı taşımalar. f) Araç tescil belgesinde cenaze aracı, ambulans veya naklen yayın aracı olarak tescil edilmiş olan araçlarla tescil amacına uygun olarak yapılan taşımalar” yönetmeliğin dışında bırakılmıştır.

⁴¹ Akkurt, Yolcu, s. 95.

⁴² Akkurt, Yolcu, s. 95.

⁴³ Çalışmada kavram karmaşasından kurtulmak amacıyla taşımacı kavramı taşıyıcı kavramına eş olacak bir şekilde kullanılmıştır.

“*Taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi*” ifade eder şeklinde açıklanmıştır. Bu bakımdan, taşımacıdan bahsedebilmemiz için taşımacının yetki belgesinin bulunması zorunludur. Taşımacının yetki belgesi alma zorunluluğu, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 5 inci maddesinde, “*Bu Yönetmelik kapsamına giren taşımacılık ... ve benzeri faaliyetlerde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin yapacakları faaliyetlere uygun olan yetki belgesini/belgelerini Bakanlıktan almaları zorunludur.*” şeklinde ifade edilmiştir⁴⁴.

Türk Ticaret Kanununda taşıyıcı ise, “*taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir*” şeklinde tanımlanmıştır (TTK.m.850/I). Bu bakımdan, taşıyıcı kavramı, taşıma sözleşmesinde yolcunun yahut göndericinin karşı tarafını oluşturan ve taşıma fiilini yerine getirmeyi taahhüt eden kişi olarak tanımlanabilir⁴⁵.

Taşımacı sıfatının kazanılabilmesi için, taşıma sözleşmesine taraf olan kişinin taşıma taahhüdünde bulunması gerekir⁴⁶. Taşıma taahhüdünde bulunan kimsenin, taşımacı sıfatını kazanması bakımından, taşınmanın gerçekleştirileceği aracın maliki veya işleteni olması gerekmez⁴⁷. Dolayısıyla, Karayolları Trafik

⁴⁴ Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 6 ncı maddesinin birinci fıkrasına göre, “*A türü yetki belgesi: Ticari amaçla otomobile yurtiçi veya uluslararası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır: a) A1 Yetki Belgesi: Yurtiçi tarifersiz yolcu taşımacılığı yapacaklara, b) A2 Yetki Belgesi: Uluslararası tarifersiz yolcu taşımacılığı yapacaklara, verilir.*” Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 6 ncı maddesinin ikinci fıkrasına göre, “*B türü yetki belgesi: Otobüsle uluslararası ve yurtiçi yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır: a) B1 yetki belgesi: Tarifeli olarak uluslararası ve şehirlerarası ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara, b) B2 yetki belgesi: Tarifersiz olarak uluslararası ve yurtiçi ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara, c) B3 Yetki belgesi: Sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili personelini taşımak üzere uluslararası ve yurtiçi yolcu taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara, verilir.*”

⁴⁵ **Akkurt**, Yolcu, s. 95-96; **Sözer**, Taşıma, s. 36; **Ülgen**, Taşıma, s. 61; **Ülgen**, Yolcu, s. 13; **Birinci-Uzun**, s. 53.

⁴⁶ **Or**, s. 16; **Akkurt**, Yolcu, s. 96; **Ülgen**, Yolcu, s. 5; **Ülgen**, Taşıma, s. 61; **Sözer**, Taşıma, s. 32; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 20; **Gençtürk**, s. 25.

⁴⁷ **Birinci-Uzun**, s. 53; **Arkan**, Yolcu, s. 13; **Doğanay**, s. 2208; **Akkurt**, Yolcu, s. 96; **Gençtürk**, s. 26; **Kırman**, s. 29. TD. 16.2.1971, E.1971/211 K.1971/1044, “... Davacılar, seyahat biletlerini davalı (Ç... Güven Turizm Limited Şirketi)’ne ait bilet satış bürosundan satın aldıklarına göre, TTK.nun 762 nci maddesinde öngörülen ‘taşıma sözleşmesi’ davacılar ile davalı şirket arasında tekevvün etmiş addolunur. Davalı limited şirketin taşıma işinde başkalarına ait otobüsleri kullanmış olması ve davacıların yaralanmalarına sebep olan dava konusu kazanın davalı şirketin muayyen bir ücret karşılığında kiraladığı otobüste

Kanunun 3 üncü maddesinde “*araç sahibi olan*”, “*mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen kişi*”, “*aracın uzun süre kiralanması halinde kiracı*”, “*aracın uzun süre ariyet olarak verilmesi halinde ariyet alan kişi*”, “*aracın uzun süre rehin edilmesi halinde rehin alan kişi*”, işleten olarak sayılmasına karşılık; taşıma taahhüdünde bulunmaması durumunda, bu kişilerin taşımacı sıfatına sahip olmadığı ifade edilebilir.

Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıyıcı sıfatının kazanılabilmesi için, taşıma işinin meslek edinilmesinin gerekip gerekmediği hususu öğretide tartışmalıdır. Birinci görüş, taşıyıcının taşımayı meslek olarak edinmiş olması gerektiğini ifade etmektedir. Bu görüşte olan yazarlar, bu unsuru, “*Taşıyıcı olmayan kimseler*” kenar başlıklı ETK.m.763’ün, “*Eşya veya yolcu taşımayı arızı olarak taahhüt eden kimse hakkında da bu kısım hükümleri tatbik olunur*” hükmünden çıkartmaktadırlar. Bu görüş, taşıma işini meslek edinmeksizin, arızî olarak yapan kişilerin taşıyıcı sıfatını kazanamayacağını ifade etmektedir⁴⁸. İkinci görüş ise, taşıma işinin meslek olarak icra edilmesinin şart olmadığını ifade etmektedir. Bu görüş, taşıyıcı sıfatının kazanılması için taşıma taahhüdünün varlığını yeterli kabul etmektedir⁴⁹. Yargıtay’ın konu hakkında vermiş olduğu kararlarında ise birlik yoktur⁵⁰.

seyahat ederken meydana çıkması hali, davacı şirketin TTK.nun 806 ve 814 üncü maddelerinden doğan sorumluluğunu bertaraf edemez, davacılar, davalı şirketin isim ve unvanına güvenerek bilet almışlardır. Böylece, taşıma akdi iki taraf arasında tekevün etmiş bulunmaktadır. Davanın esasına bakılıp hasil olacak sonuca göre bir karar verilmek iktiza ederken davacıların yaralanmalarına sebep olan otobüsün davalı şirketin maliki olduğu otobüs olmayıp, kiralık otobüs olması ve bu itibarla da iki taraf arasında henüz bir taşıma akdi vücut bulmamış olduğu gerekçesiyle davacıların seyahat ettikleri otobüs sahibi aleyhine dava açmakta muhtar olmak üzere davanın husumet noktasından reddi isabetsizdir. ...” (Doğanay, s. 2208, dn. 4). 11.HD. 13.11.1980, E.1979/4423 K.1980/5256, “... Taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak ya da aracın işleticisi bulunmak gerekmez. Taşıma işini üstlenmek yeterlidir. ...” (Akkurt, Yolcu, s. 96, dn. 337).

⁴⁸ Zeyneloğlu, s. 64; Sözer, Taşıma, s. 36; Ülgen, Taşıma, s. 60. Arkan, taşıma işini arızî olarak yapan kimseler hakkında da Ticaret Kanunu hükümleri uygulanacağından, bu tartışmanın pratik bir önem arz etmediğini ifade etmektedir. Bkz., Arkan, Yolcu, s. 14; Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 20.

⁴⁹ Tuna, Ergun, Ticaret Hukuku Prensipleri, Kıymetli Evrak, C. 3, İstanbul 2002, s. 355; Kaner, İnci D., Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Baskı, İstanbul 2004, s. 49.

⁵⁰ TD. 11.02.1964, E.1963/5183 K.1964/440, “...Taşıma sözleşmesinin varlığı için taraflardan birinin taşıyıcılığı sanat ve meslek olarak seçmesi şart değildir. Davalının mesleğinin esasen taşıyıcı olmaması halinde dahi, davacının bir taşıma sözleşmesi yapmasına hukuken bir engel yoktur. ...” (Akkurt, Yolcu, s. 97, dn. 341). Karş., 11.HD. 13.11.1980, E.1979/4423 K.1980/5256, “...Taşıyıcı, taşımacılığı kendisine meslek edinen ve ücret karşılığında yolcu ya da eşya taşıma işini üzerine alan kimsedir. ...” (Akkurt, Yolcu, s. 97, dn. 341).

6762 sayılı Eski Ticaret Kanununun 763 üncü maddesini karşılayan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 851 inci maddesinde, “*Taşıyıcı olmayan kimseler*” kenar başlığına yer verilmeyerek, “*Eşya ve yolcu taşımayı arizi olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümleri, uygun düştükleri ölçüde, uygulanır*” şeklinde ifade edilmiştir. Söz konusu maddenin gerekçesinde ise, “*Bu madde küçük bir değişiklikle 763’üncü maddenin tekrarıdır. 6762 sayılı Kanun metni eşya ve yolcu taşımanın arizî yapılması halinde ikinci kısım hükümlerinin doğrudan uygulanacağını öngörmüştü. 851. madde ise kıyas yolu ile uygulama hükmünü getirerek sınırlı da olsa bir takdir hakkı vermiştir*” ifadelerine yer verilmiştir. Bu bakımdan Kanun Koyucunun TTK.m.851 hükmünü düzenlerken önceki düzenlemede yer alan “*Taşıyıcı olmayan kimseler*” şeklindeki kenar başlığına yeni düzenlemede yer vermemiş olsa da her iki düzenlemenin de aynı yaklaşımla hareket ettiği Türk Ticaret Kanununun 851 inci maddesinin gerekçesinden anlaşılmaktadır. Bu nedenle, tartışmaların Türk Ticaret Kanunu döneminde de devam edeceği söylenebilirse de taşıma işini arizî olarak yapan kimseler hakkında da Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanacağından, bu tartışmanın pratik bir önem arz etmediği ifade edilebilir⁵¹. Taşıma işini meslek edinmemiş kişilerin yaptığı taşımaya örnek olarak bir kimsenin özel aracıyla işe gidip gelirken komşusunu da ücret karşılığında taşıması gösterilebilir.

Taşıma sözleşmesinin temsilci aracılığıyla da kurulabilmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır. Temsilci, taşıma sözleşmesini yaparken temsil olunan için taşıma sözleşmesi yaptığından söz etmezse temsilcinin taşımacı niteliğinde değerlendirilebileceği söylenebilir (TBK.m.40/II)⁵². Buna karşılık, temsilcinin bu sıfatını karşı tarafa bildirmemesi durumunda eğer karşı taraf bir temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarıyor veya çıkarması gerekiyorsa ya da hukukî işlemin temsilci veya temsil olunandan herhangi biri ile yapılması farksız ise hukukî işlemin sonuçlarının doğrudan doğruya temsil olunana ait olacağı ifade edilebilir (TBK.m.40/II)⁵³. Fakat, taşıma sözleşmelerinde sözleşmenin kiminle kurulduğunun önemli olmadığı ifade edilemez. Aksine, taşıma işinde yolcu belli bir kişiye veya o kişinin ticaret unvanına güvenerek taşıma sözleşmesini gerçekleştirmektedir⁵⁴. Bu nedenle, yolcu taşıma

⁵¹ Bkz., **Arkan**, Yolcu, s. 14; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 20; **Akkurt**, Yolcu, s. 97; **Gençtürk**, s. 26.

⁵² **Birinci-Uzun**, s. 54; **Akkurt**, Yolcu, s. 112.

⁵³ **Antalya**, O. Gökhan, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. I, 2. Baskı, İstanbul 2013, s. 375-376.

⁵⁴ **Birinci-Uzun**, s. 54.

sözleşmelerinde, temsilci, temsil olunan adına hareket ettiğini bildirmezse, temsil olunanın taşımacı sıfatına sahip olamayacağı söylenebilir. Temsilci, taşıma sözleşmesini temsil olunan yani taşımacı adına ve hesabına yolcu ile gerçekleştirmişse sözleşme temsil olunan (taşımacı) ile yolcu arasında gerçekleştirilmiş olur⁵⁵.

III. KARAYOLUYLA YOLCU TAŞIMACILIĞINDAN KAYNAKLANAN AKDİ SORUMLULUK

A) GENEL OLARAK

Geniş anlamda sorumluluk, bir kişinin bir başkasına vermiş olduğu zararı gidermekle yükümlü olmasıdır. Geniş anlamda sorumluluk denilince, taraflar arasında kurulan sözleşmeden doğan sorumluluk ile sözleşme dışı sorumluluk anlaşılır. Bu nedenle, Türk hukukunda sorumluluk açısından, “*akdî sorumluluk*” ve “*akit dışı sorumluluk*” olmak üzere ikili bir ayırımın yapılabileceği ifade edilmektedir⁵⁶. Bu bakımdan, akdî sorumluluk, sözleşmeyle üstlendiği borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmeyen borçlunun tazminatla yükümlü olması şeklinde ifade edilebilir⁵⁷.

Karayoluyla gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerine Türk Ticaret Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu hükümlerinin uygulanabilmesi için her şeyden önce ortada bir taşıma sözleşmesinin varlığı gerekir (TTK.m.850/II; KTK.m.6/I).

Karayoluyla yolcu taşımacılığında kaynaklanan sorumluluk, taşımacı ile taşınan arasındaki hukukî ilişkinin varlığına göre anlam kazanır. Böyle bir hukukî ilişki, genellikle bir taşıma sözleşmesinin varlığına bağlı olarak ortaya çıkar ve taşımacının sorumluluğu akdî sorumluluk olarak gündeme gelir. Bununla birlikte, motorlu aracın, anılan motorlu aracı işleten kimse ile aralarında herhangi bir akdî ilişki bulunmayan üçüncü kişilere verdiği zararlar

⁵⁵ **Akkurt**, Yolcu, s. 112; **Birinci-Uzun**, s. 54.

⁵⁶ Ayrıca bkz., **Tandoğan**, Haluk, Türk Mes’uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes’uliyet), 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul 2010, s. 3; **Eren**, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Ankara 2015, s. 490-491; **Korkusuz**, M. Halit, Tehlike Sorumluluğunun Hukukumuzdaki Yeri, Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 15, 16, S. 22-25, 2010-2011, s. 89; **Yavuz**, Cevdet, Türk Borçlar Kanunu Tasarısı’na Göre “Kusursuz Sorumluluk” Halleri Ve İlkeleri, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 14, S. 4, 2008, s. 30; **Yücel**, Özge, Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu, Ankara 2014, s. 27, 80, 81.

⁵⁷ **Tandoğan**, Mesuliyet, s. 5.

karşısında işletenin sorumluluğu da gündeme gelebilir⁵⁸. Bununla birlikte,

⁵⁸ Motorlu araç işletenin hukukî sorumluluğu Karayolları Trafik Kanununun 85 inci ve devamı maddelerinde düzenlenmişti. 17.10.1966 tarih ve 4199 sayılı Kanun, “*araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi*”nin sorumluluğunu da aynı esaslara tâbi tutmuş, ayrıca aralarında müteselsil sorumluluk öngörmüştür. Gerçekten, söz konusu kanunun değişik 85 inci maddesinin birinci fıkrasına göre, “*bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi hâlinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar*”. (Ayan, Mehmet, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 9. Baskı, Konya 2015, s. 280-281). Araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu bakımından, motorlu aracın teşebbüsün işletme adı altında veya teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi arasında bir fark bulunmamaktadır. Motorlu aracın teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi durumunda araç firma adını taşımamaktadır. Buna karşılık, firma sırf bilet kestiği için meydana gelen zarardan sorumlu tutulmaktadır. Yargıtay’ın, bir aracın bir kargo şirketinin unvanı altında taşıma yapması hâlinde, kargo şirketi teşebbüs sahibi olup meydana gelen zarardan aracın maliki ile birlikte müteselsilen sorumlu olduğu yönündeki karar için bkz., 4.HD. 28.4.2009, E. 2009/3997 K.2009/6066 (Nomer, Halûk N., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, İstanbul 2015, s. 192). Kimlerin işleten olarak nitelendirileceği Karayolları Trafik Kanununun 3 üncü maddesi çerçevesinde belirlenmektedir. Buna göre işleten, “*araç sahibi olan*”, “*mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen kişi*”, “*aracın uzun süre kiralanması halinde kiracı*”, “*aracın uzun süre ariyet olarak verilmesi halinde ariyet alan kişi*”, “*aracın uzun süre rehin edilmesi halinde rehin alan kişi*”dir. Ancak, ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufta bulunduğu ispat edilirse, bu kimse de işleten sayılır. Bununla birlikte, 2918 sayılı Kanun ile bazı kişiler gerçek işleten olmadıkları hâlde gerçek işleten gibi sorumlu tutulmuştur. Bu kişilere farazî işleten adı verilir. Farazî işleten için bkz., Eren, Genel, s. 683-686. Ayrıca, bazı kurumlar ya da firmalar, çalışanlarının taşınması amacıyla araç işleten firmalarla sözleşme imzalamaktadırlar. Bu sözleşme ile birlikte, araç işleten firmalar, kurum ya da firmaların çalışanlarının taşıma işini gerçekleştirmektedir. Araç işleten firmaların kullandığı motorlu aracın bir kazaya neden olması durumunda, çalışanlarını taşıtan kurumun araç işleten sıfatıyla sorumlu olup olmayacağı hususu uygulamada tartışmalıdır. Gerçekten, Yargıtay konu ile ilgili bir kararında çalışanlarının taşınmasında kullanılan motorlu bir aracın kazaya neden olması durumunda, çalışanlarını taşıtan kurum ya da firmanın kiracı olduğu ve bu nedenle doğan zarardan araç işleten firma ile birlikte müteselsilen sorumlu olması gerektiği yönünde karar vermiştir. Yargıtay’ın vermiş olduğu kararda ki olayda, (G) şirketi, Rusya’dan bir iş almıştır. Bu nedenle, (G) şirketi, Rusya’da almış olduğu işte çalıştırmak üzere Türkiye’den aralarında işçi (T)’nin de bulunduğu işçilerini Rusya’ya götürmek üzere (Y) taşıma şirketiyle anlaşma yapmıştır.(Y) şirketi, taşıma işini yaparken, işlettiği otobüsün şoförünün yüzde yüz oranında kusurlu hareketi sonucunda bazı işçiler ölmüş ve işçi (T) de yaralanmış ve iş gücünden yoksun kalmıştır. Bu nedenle, (T), kazada uğradığı zararları tazmin edebilmek için (Y) şirketi ile birlikte (G) şirketini de müteselsilen sorumlu oldukları iddiasıyla dava etmiştir. Mahkeme, (G) şirketinin işçilerini taşımak üzere otobüsü kiraladığı gerekçesiyle doğan zarardan müteselsilen sorumlu olduğuna karar vermiştir. Söz konusu karar için bkz., 27.HD,

zarar gören üçüncü kişiler gibi yolcular da motorlu araç işletenin hukukî sorumluluğuna müracaat edebilirler. Zira, zarara sebep olan fiil, sözleşme ilişkisinin mevcut olduğu hâllerde çoğu kez hem taşıma sözleşmesinin ihlâli hem de haksız fiil niteliği taşıyacağı için, böyle bir durumda akdî sorumluluk ile akit dışı sorumluluk hükümlerinin yarışması söz konusu olacaktır. Öte yandan, bu çalışmada, karayoluyla yolcu taşımacılığında kaynaklanan akdî sorumluluk nazara alınarak bir inceleme yapılmaya çalışılmıştır.

B) AKDİ SORUMLULUĞUN KAYNAĞI OLARAK KARAYOLUYLA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1- Karayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Kavramı

Akdî sorumluluğun kaynağı olarak “sözleşme” kavramı, “iki tarafın, belirli bir hukukî sonuca ulaşmak için karşılıklı ve birbirine uygun şekilde iradelerini açıklamaları” olarak tanımlanmaktadır⁵⁹. Gerçekten Borçlar Kanununun 1 inci maddesinin birinci fıkrasına göre, “sözleşme, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur”.

Türk Ticaret Kanunu taşıma akdini doğrudan doğruya tanımlamamıştır. Ancak, bu kanunun taşıyıcının tanımını yapmak suretiyle taşıma akdini de tanımladığı ifade edilebilir. Türk Ticaret Kanununun 850 nci maddesi taşıyıcıyı, “Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar (f.1). Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim

7.5.2001, E.99/177 K.2001/335 (**Kılıçoğlu**, Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Ankara 2014, s. 378, dn. 415). **Kılıçoğlu**, söz konusu kararı, bir motorlu araç işleten ile işçilerinin ya da mensuplarının taşınması konusunda sözleşme akdeden firma ya da işverenin motorlu araç işleten sayılmayacağını, zira, bu durumda motorlu aracın kiralanmadığını ve motorlu aracın işletilmesinin kendisine ait de olmadığını, burada motorlu aracın kiralanması ile ilgili bir kira sözleşmesinin değil yolcu taşıma sözleşmesinin yapıldığı ve yine yolcu taşıma ya da taşıma sözleşmesini akdeden kişilerin de araç işleten sayıldığına ilişkin herhangi bir hüküm bulunmadığını ifade ederek eleştirmektedir (**Kılıçoğlu**, s. 379). Eleştiriyi aynı yönde bkz., 4.HD. 14.5.1990, E.9254 K.4116 (**Kılıçoğlu**, s. 379, dn. 416). Yargıtay’ın konu ile ilgili vermiş olduğu söz konusu kararında, Pamukbank, işçilerini taşımak üzere Libas Turizm Şirketi ile anlaşmış, şirket taşıma sırasında davacıya çarparak yaralamıştır. Yargıtay aradaki taşıma sözleşmesine göre davalı Pamukbank’ın ne işleten ne de istihdam eden sıfatı bulunmadığını kabul ederek, davalı Bankanın sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir. Ayrıca bkz., **Kılıçoğlu**, s. 379, dn. 416.

⁵⁹ **Ayan**, Borçlar, s. 130. Benzer sözleşme tanımları için bkz., **Yıldırım**, Abdülkerim, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 2. Baskı, Ankara 2014, s. 49; **Eren**, Genel, s. 199 vd.; **Nomer**, s. 31; **Kılıçoğlu**, s. 53.

etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır (f.2)." şeklinde tanımlamıştır. Anılan hükmün taşıma sözleşmesi kavramını genel olarak tanımlamaktadır⁶⁰. Söz konusu hükme göre, taşıyıcının aslî edimi eşya ve yolcu taşıma yönünden farklı düzenlenmiştir. Gerçekten, eşya taşımada taşıyıcının aslî edimi, eşyayı hem varma yerine taşımak ve orada eşyayı gönderene teslim etmek iken; yolcu taşımada taşıyıcının aslî edimi, yolcuyu varma yerine ulaştırmaktır. Buna göre, taşıma sözleşmesi, taşıyıcının eşyayı hem varma yerine taşıması hem de orada gönderilene teslim etmesi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmasına karşılık; eşya taşımada gönderenin yolcu taşımada yolcunun taşıma ücretini borçlandığı sözleşme olarak tanımlanabilir⁶¹. Sonuç olarak, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, taşımacının yolcuyu varma yerine gerektiği gibi ulaştırmasına karşılık yolcunun taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı sözleşme olarak tanımlanabilir⁶².

2- Karayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği

Taşıma sözleşmesi, taşımacının eşyayı hem varma yerine taşıması hem de orada gönderilene teslim etmesi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmasına karşılık; eşya taşımada gönderenin yolcu taşımada yolcunun taşıma ücretini borçlandığı sözleşme olarak tanımlanabileceği ifade edilmişti. Bu bakımdan, taşıma sözleşmesi, hem yolcuya hem de taşımacıya, birbirinin karşılığını oluşturan aslî edim yükümlülüğü getirdiği için tam iki taraflı (synallagmatic) bir sözleşme olarak nitelendirilebilir⁶³.

Sözleşmeler hakkında belirli bir şeyin karşı tarafa tesliminin kuruluş şartı sayılıp sayılmamasından hareketle "*rızâî sözleşmeler*" ve "*real sözleşmeler*" şeklinde ikili bir ayırım yapılmaktadır⁶⁴. Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması için herhangi bir şeyin taşımacıya teslim edilmesi

⁶⁰ ETK.m.762'e göre, "*Taşıyıcı, ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimsedir*". ETK.m.762 hükmü, taşıyıcının tanımında yolcu ve/veya eşya taşınmasında taşıma ücretine vurgu yapmış, taşımanın bir taşıma sözleşmesi bağlamında yapılması gerektiği belirtilmemiştir. Türk Ticaret Kanununun 850 inci maddesinin birinci fıkrası hükmü ile bu gerekliliğin giderildiği söz konusu maddesinin gerekçesinde ifade edilmiştir.

⁶¹ **Akkurt**, Yolcu, s. 153. **Gençtürk**, taşıma sözleşmesini, taşıyıcının bir ücret karşılığında yolcu veya eşya taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlamaktadır (bkz., **Gençtürk**, s. 12).

⁶² **Ülgen**, Yolcu, s. 5.

⁶³ **Sözer**, Taşıma, s. 125; **Akkurt**, Yolcu, s. 153-154; **Gençtürk**, s. 20.

⁶⁴ **Ayan**, Borçlar, s. 136.

şart değildir. Bu nedenle, taşıma sözleşmesinin rızâ bir sözleşme olduğu ifade edilebilir⁶⁵.

Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişinin, yolcu olarak bir başka kişiyi göstermesi hâlinde, anılan sözleşmenin “*üçüncü kişi lehine sözleşme*” niteliğine sahip olduğu ifade edilebilir⁶⁶. Aynı zamanda, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin düzenli bir sefere ilişkin olması durumunda, anılan sözleşmenin “*kesin vadeli işlem*” niteliğinde olduğu kabul edilmektedir⁶⁷. Bununla birlikte, sözleşmenin elektronik ortamda akdedildiği hâllerde ise sözleşme, “*mesafeli sözleşme*” olarak nitelendirilebilir (TKHK.m.48). Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesi genellikle, taşımacı tarafından önceden belirlenen şartların yolcu tarafından kabul edilmesi şeklinde kurulduğu için, bu hâllerde sözleşme “*katılmalı (iltihakî) sözleşme*” olarak nitelendirilmektedir⁶⁸.

Sözleşmeler hakkında kanunî düzenlemeye kavuşmuş olup olmamalarından hareketle, “*kanunî düzenlemeye kavuşmuş sözleşmeler*” ve “*kanunî düzenlemeye kavuşmamış sözleşmeler*” şeklinde ikili bir ayırım yapılabilir⁶⁹. Öğretideki baskın görüş, taşıma sözleşmesinin kanunî düzenlemeye kavuşmuş sözleşmelerden biri olan iş görme sözleşmesi kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Buna karşılık, baskın görüşün, taşıma sözleşmesinin, Türk Borçlar Kanununda düzenlenmiş sözleşme tiplerinden hangisi dâhilinde değerlendirilmesi gerektiği yönünde fikir ayrılığına düştüğü ifade edilebilir⁷⁰.

⁶⁵ Real sözleşmelere örnek olarak eşya taşıma sözleşmesi gösterilirdi (ETK.m.768/I). Ancak, “Taşıma sözleşmesi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.” şeklindeki 6102 sayılı yeni Ticaret Kanununun 856 ncı maddesinin ikinci fıkrası karşısında artık bu sözleşmenin de rızâ nitelik taşıdığı söylenebilir. Bkz., **Ayan**, Borçlar, s. 136.

⁶⁶ **Ülgen**, Taşıma, s. 46-47; **Ülgen**, Yolcu, s. 15. Yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından üçüncü kişi lehine sözleşmenin ancak bir kişinin kendisinin yerine başkasını yolcu olarak göstermesi diğer bir deyişle bilet alması hâlinde söz konusu olabileceği hususunda (bkz., **Gençtürk**, s. 23, dn. 76; **Ülgen**, Taşıma, s. 47).

⁶⁷ Karayolları Taşıma Kanununun tanımlar başlıklı 3 üncü maddesinde düzenli sefer, “Belirli bir zaman ve ücret tarifesine göre, tespit edilmiş bir güzergâhta önceden açıklanmış yerleşme birimleri arasında yapılan taşımaları” şeklinde ifade edilmiştir.

⁶⁸ **Zeyneloğlu**, s. 31. Sivil hava yolu ile yolcu taşımacılığı hususunda aynı yönde bkz., **Akkurt**, Yolcu, s. 154.

⁶⁹ **Ayan**, Borçlar, s. 137-142.

⁷⁰ **Akkurt**, Yolcu, s. 155; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 29-30. Taşıma sözleşmesinin hukukî niteliğinin tartışmalı olduğu hususunda bkz., **Sözer**, Taşıma, s. 54-55; **Ülgen**, Yolcu, s. 9-10; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 29-30; **Zeyneloğlu**, s. 20-21.

Öğretide baskın olan görüş, taşıma sözleşmesini, “*eser (istisna) sözleşmesi*” niteliğinde değerlendirmektedir. Bu görüşün taşıma sözleşmesinde sonucun, yani eşya taşıma sözleşmesinde eşyayı varma yerine taşımayı ve orada eşyayı gönderilene teslim etmeyi veya yolcu taşıma sözleşmesinde yolcuyu varma yerine ulaştırmayı taahhüt etmesinin öneminden hareket ettiği ifade edilebilir⁷¹.

Öğretideki ikinci görüş, taşıma sözleşmesini, “*vekâlet sözleşmesi*” niteliğinde değerlendirmektedir. Bu görüşün İsviçre hukukunda taşıma sözleşmeleri bakımından tamamlayıcı olarak vekâlet hükümlerine yapılan yollamadan hareket ettiği ifade edilebilir. Bununla birlikte, ücret unsurunun bulunduğu taşımalar bakımından eser, ücret unsurunun bulunmadığı taşımalar bakımından ise vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerektiği de ifade edilmektedir.⁷²

Öğretideki üçüncü görüş, taşıma sözleşmesini, Türk Ticaret Kanununda ayrıca düzenlenmiş bulunmasından ve diğer iş görme edimi içeren sözleşmeler ile arasındaki farklılardan dolayı, “*bağımsız sözleşme*” olarak nitelendirmektedir⁷³. Bu görüş, taşıma sözleşmesinin hukukî niteliğini belirlerken kanunda düzenlenmiş başka bir sözleşme kapsamında değerlendirilmesinin gerekmediğini, taşıma sözleşmesine tamamlayıcı olarak uygulanacak hükümlerin tespitinin sözleşmesinin hukukî niteliğinin tespitinden farklı olduğunu ifade etmektedir. Bu görüşe göre, taşıma sözleşmesinin yolcu ve yük taşımaya göre bir ayırım yapılması durumunda, yolcu taşımalarına vekâlet, yük taşımalarında ise eser sözleşmesi hükümlerine tamamlayıcı olarak başvurulabilir⁷⁴.

Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin “*eser (istisna) sözleşmesi*” olarak değerlendirilmesi isabetli değildir. Gerçekten, Türk Borçlar Kanununun 470 nci maddesine göre, “*eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği*

⁷¹ **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 30; **Sözer**, Taşıma, s. 55; **Tandoğan**, Halûk, Borçlar Hukuku – Özel Borç İlişkileri, II, 4. Baskı, İstanbul 2008, s. 379; **Kırman**, s. 24; **Ülgener**, Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991, s. 19. Alman hukukunda, taşıma sözleşmelerinde sonucun özel önemi üzerinde durularak bu sözleşmelerin eser (istisna) sözleşmesi niteliğinde olduğu hususunda bkz., **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 29-30.

⁷² **Göknil**, M. Nedim, Hava Hukuku, İstanbul 1951, s. 185; **Tandoğan**, Özel, s. 379, **Kırman**, s. 23; **Birinci-Uzun**, s. 41; **Ülgen**, Taşıma, s. 45, dn. 21; **Ülgen**, Yolcu, s. 9.

⁷³ **Ülgen**, Taşıma, s. 46; **Zeyneloğlu**, s. 20; **Canbolat**, s. 12; **Birinci-Uzun**, s. 41; **Gençtürk**, s. 22; **Akkurt**, Yolcu, s. 157.

⁷⁴ **Birinci-Uzun**, s. 41; **Ülgen**, Taşıma, s. 46; **Gençtürk**, s. 22.

sözleşmedir". TBK.m.470'de, "*eser sözleşmesi*"nin "*bir eser meydana getirme*" unsurunu içerdiği açık bir şekilde dile getirilmiştir. Kaldı ki, eser sözleşmesi, bir iş görme borcu doğuran sözleşme olmasına karşın, bu sözleşmede önemli olan, iş görme faaliyetinin kendisinden çok objektif olarak tespiti mümkün olan belirli bir maddî veya maddî olmayan⁷⁵ sonuçtur⁷⁶. Buna karşılık, taşımacının, yolcuyu varna yerine ulaştırması, anılan nitelikte bir sonuçtan ziyade, yolcu namına gerçekleştirilen ve süreklilik arz eden hukukî bir fiil niteliği taşımaktadır.

Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin "*vekâlet sözleşmesi*" olarak değerlendirilmesi de isabetli değildir. Gerçekten, yolcu taşıma sözleşmesinin ayırıcı unsuru, taşımanın "*ücret*" karşılığında yapılmış olmasıdır. Kaldı ki, taşıma sözleşmesinde ücret kararlaştırılmamış olsa dahi, Türk Ticaret Kanununun 20 nci maddesi gereğince tacir olan taşıyıcı uygun bir ücret isteyebileceği ifade edilebilir. Buna karşılık, "*vekâlet sözleşmesi*"nde ücret zorunlu bir unsur değildir. Gerçekten Borçlar Kanununun 502 nci maddesinin üçüncü fıkrasına göre, "*Sözleşme veya teamül varsa vekil, ücrete hak kazanır*". Ayrıca, Türk Borçlar Kanununun 505 inci maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesine göre, "*Vekil, vekâlet verenin açık talimatına uymakla yükümlüdür*". Buna karşılık, yolcu taşımasında taşımacı, taşıma fiilini icra ederken kural olarak yolcunun talimatlarına göre hareket etmesi mümkün değildir.

Bu nedenle, Türk Ticaret Kanununun ayrı bir sözleşme olarak düzenlediği taşıma sözleşmesini, kanunda düzenlenmiş diğer bir sözleşme türü içinde değerlendirmenin doğru olmadığı ifade edilebilir. Dolayısıyla, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesini, kanunda düzenlenmiş diğer herhangi bir sözleşme tipi içerisinde değerlendirmeye gerek olmaksızın "*kendine has yapısı olan bir sözleşme*" olarak nitelendirilebilir. Öte yandan, Karayolu Taşıma Kanununda ve Türk Ticaret Kanununda hakkında özel hükümler bulunmayan durumlar için Türk Borçlar Kanununun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanabileceği ifade edilebilir⁷⁷.

⁷⁵ Eser kavramının kapsamına maddî olmayan mallarının girip girmeyeceği hususundaki tartışmalar için bkz., **Yavuz**, Cevdet / **Acar**, Faruk / **Özen**, Burak, Türk Borçlar Hukuku, Özel Hükümler, 10. Baskı, İstanbul 2014; 986-990; **Eren**, Fikret, Borçlar Hukuku, Özel Hükümler, 2. Baskı, Ankara 2015, s. 588-594; **Gümüş**, Mustafa Alper, Borçlar Hukuku, Özel Hükümler, C. 2, 3. Baskı, İstanbul 2014, s. 4-6.

⁷⁶ **Gümüş**, s. 2-3; **Yavuz/Acar/Özen**, s. 986; **Eren**, Özel, s. 587.

⁷⁷ Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi açısından aynı yönde bkz., **Akkurt**, Yolcu, s. 157.

3- Karayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Kurulması

Borçlar Kanununun 1 inci maddesinin birinci fıkrasına göre, “*sözleşme, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur*”. Bununla birlikte, irade açıklamaları kurulmak istenen sözleşmenin esaslı unsurlarını içermelidir. İkinci derecedeki noktalarda susulmuş olması önemli değildir. Zira, ikinci derecedeki noktalarda taraflar arasında uyuşmazlık çıkarsa, hâkim işin mahiyetini göz önünde bulundurmak suretiyle uyuşmazlığı çözer (TBK.m.2/I, II)⁷⁸. Taşıma sözleşmesinin kuruluşunu düzenleyen özel bir hüküm bulunmadığından, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin karşılıklı ve birbirine uygun irade açıklamalarıyla kurulabileceği ifade edilebilir⁷⁹. Bununla beraber, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için gerekli olan irade açıklaması açık veya zımnî olabilir⁸⁰.

Sözleşmeler hakkında belirli bir şeyin karşı tarafa tesliminin kuruluş şartı sayılıp sayılmamasından hareketle “*rızâî sözleşmeler*” ve “*real sözleşmeler*” şeklinde ikili bir ayırım yapılmaktadır⁸¹. Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması için herhangi bir şeyin taşıyıcıya teslim edilmesi şart değildir. Bu nedenle, taşıma sözleşmesinin rızâî bir sözleşme olduğu ifade edilebilir⁸². Bu bakımdan, yolcunun kendi adına bilet aldığı durumlarda yolcu ile taşımacının, sözleşmenin üçüncü üçüncü kişi lehine düzenlendiği

⁷⁸ **Ayan**, Borçlar, s. 131.

⁷⁹ **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 16; **Zeyneloğlu**, s. 28; **Ülgen**, Yolcu, s. 12; **Ülgen**, Taşıma, s. 56. Karayolu Taşıma Kanununun uygulama alanına giren taşımalarda taşıyıcılar, kabul edilebilir bir sebep olmaksızın veya zorunlu bir neden bulunmaksızın taşıma hizmetinden kaçınmazlar. Bu nedenle, taşıma hizmetinden her zaman herkesin yararlanmasını sağlaması gerektiği ifade edilebilir (KTK.m.5/IV).

⁸⁰ **Ülgen**, Yolcu, s. 12; **Doğanay**, s. 2208; **Ülgen**, Taşıma, s. 57. TD. 7.4.1971, E.1971/1188 K.1971/2792, “...Davalılar kendi fabrikalarında dokudukları pamuklu bez ve ipliklerin Aydın’dan İstanbul’a nakli işini açık artırmaya çıkarmış ve davacı da bu artırmaya iştirak ederek diğer taşıyıcılar meyânında en düşük fiyatla söz konusu taşıma işini kabul etmiş olmasına ve davalılar nam ve hesabına işbu taşıma işini ihaleye çıkaran ve mübrez belgelerle Ticaret Sicil Memurluğunun cevabi yazısına göre davalıların ticarî mümessili olduğu anlaşılan A...’nın yaptığı bu muamele davalıların ticarî işletmelerinin gayesine tamamen uygun bir muamele olduğu için davalıları ilzam edeceği gibi yapılan ihalenin muhtelif teklifler arasında en düşük teklifi yapan davacı üzerinde kaldığını tespit ve tevsik eden “ihale zabıtnamesi” ile taşıma akdinin BK.nun 1 inci maddesine göre iki taraf arasında vücut bulduğu halde işin esasına girilmeyerek henüz ortada taşıma akdi olmadığından bahisle davanın reddi isabetsiz ve davacının temyiz itirazları yerinde olduğundan hükmün davacı yarına bozulmasına. ...” (**Doğanay**, s. 2208, dn. 3). Taşıma sözleşmesinin açık ya da zımnî olarak kurulabileceği hususunda bkz., **Birinci-Uzun**, s. 40.

⁸¹ **Ayan**, Borçlar, s. 136.

⁸² **Ülgen**, Taşıma, s. 56.

durumlarda yolcu lehine sözleşme yapan taraf ile taşımacının, taşımacının acente gibi bir yardımcı kullandığı durumlarda acente ile yolcunun veya yolcu lehine sözleşme yapan kimsenin ücret karşılığında karayolu ile taşımaya ilişkin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarını açıklamalarıyla ile karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin kurulabileceği ifade edilebilir⁸³. Aynı zamanda, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin düzenli bir sefere ilişkin olması durumunda, taşımacının önerisi “*herkese açık öneri*” niteliğinde bulunacağından, bu durumda sözleşme, diğer tarafın kabul beyanı ile kurulmuş olur (TBK.m.8/II).

6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun 8 inci maddesinin ikinci fıkrasına göre, “*Fiyatını göstererek mal sergilenmesi veya tarife, fiyat listesi ya da benzerlerinin gönderilmesi, aksi açıkça ve kolaylıkla anlaşılmadıkça öneri sayılır*”. Bu nedenle, elektronik ortamda mal veya hizmet teşhir edilmesinin kural olarak “*herkese açık öneri*” sayılmaktadır. Bu bakımdan, elektronik ortamda düzenlenen elektronik sözleşmelerin, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade açıklamaları ile kurulabileceği ifade edilebilir⁸⁴. Buna karşılık, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin ne zaman kurulduğunun tespiti önemlidir. Gerçekten, Türk Borçlar Kanununun 4 üncü maddesinin ikinci fıkrasına göre, “*Telefon, bilgisayar gibi iletişim sağlayabilen araçlarla doğrudan iletişim sırasında yapılan öneri, hazır olanlar arasında yapılmış sayılır*”. Maddede geçen telefon ve bilgisayar örnek olarak sayılmıştır. Bu nedenle, taraflar, “*chat*”, “*messenger*”, “*skype*”, “*viber*”, “*tango*” gibi doğrudan iletişim sağlayabilen araçlar aracılığıyla öneri ve kabul beyanları birbirine yöneltmekteyse, sözleşme “*hazır olanlar arasında*” gerçekleştirilmiş kabul edilir ve kural olarak kabul beyanının taşımacıya veya yetkili temsilcisine açıklanmasıyla kurulmuş olur⁸⁵. Buna karşılık, taraflar, taşımacılara veya yetkili temsilcilerine ait “*web siteleri*” gibi doğrudan iletişim sağlayamayan araçlar sayesinde öneri ve kabul beyanları birbirine yöneltmekteyse, sözleşme “*hazır olmayanlar arasında*” gerçekleştirilmiş kabul edilir ve anılan sözleşme kabul haberinin öneri sahibinin hâkimiyet alanına varmasıyla kurulmuş olduğu ifade edilebilir (TBK.m.5/I).

⁸³ Ülgen, Yolcu, s. 12; Zeyneloğlu, s. 28-29. Sivil havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesi bakımından benzer bir görüş için bkz., Akkurt, Yolcu, s. 158.

⁸⁴ Bu düzenlemede bir karine söz konusudur. Söz konusu karinenin aksinin iddiada bulunan tarafından ispat edilebileceği hususunda bkz., Ayan, Borçlar, s. 144.

⁸⁵ Ayan, Borçlar, s. 146; Akkurt, Yolcu, s. 158-159; Kılıçoğlu, s. 66.

4- Karayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

a) Taşıma Taahhüdü

Bir taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için ortada bir taşıma taahhüdünün bulunması gerekir⁸⁶. Sözlük anlamıyla taahhüt kavramı, “*bir şey yapmayı üstüne alma, üstlenme*” olarak ifade edilir⁸⁷. Karayoluyla yapılacak olan yolcu taşımalarında taşıma taahhüdünün konusunu, yolcunun kalkış yerinden varış yerine götürülmesi oluşturmaktadır. Kararlaştırılan kalkış ve varış yerlerinin aynı olması taahhüdün geçerliliğine etki etmez. Bu nedenle, taşıma hareketinin edim itibarıyla yerine getirilmiş olması yeterlidir. Meselâ, turistlerin gezi amacıyla belirli bir başlangıç noktasından alınıp tekrar aynı bitiş (varış) noktasına bırakılması hâlinde yer değiştirmenin gerçekleşmiş olduğu kabul edilecektir⁸⁸.

Öte yandan, taşıma taahhüdü içermeyen yahut taşıma taahhüdünün aslî edim niteliğinde bulunmadığı bir sözleşmenin karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmesi mümkün değildir⁸⁹. Bu nedenle, yolcu taşımalarında kullanmak için bir aracın tamamının veya bir kısmının kiralanması durumunda ortada bir yolcu taşıma sözleşmesinin bulunmadığı ifade edilebilir⁹⁰. Bununla birlikte, karayoluyla yolcu taşımacılığı sözleşmesinden bahsedebilmek için taşıma işinin aslî edim niteliğinde olması gerektiği söylenebilir. Bu bakımdan, taşıma işinin, işçilerin servis aracı ile fabrikaya taşınmasında olduğu gibi bir yan edim olarak kararlaştırılması hâlinde ortada bir taşıma sözleşmesinin bulunmadığı ifade edilebilir. Buna karşın, taşıma işini aslî edim olarak taahhüt eden taşımacının, yolculara yemek servisi yapılması gibi yan edimler üstlenmesi ise mümkündür⁹¹.

⁸⁶ **Ülgen**, Yolcu, s. 7; **Sözer**, Taşıma, s. 32; **Gençtürk**, s. 13. Taşımanın üstlenilmesi, öğretide, taşıyıcının eşyayı kendi gözetimi ve sorumluluğu altında sözleşmede kararlaştırılan taşıma süresi boyunca götürmesi olarak ifade edilmiştir (bkz., **Gençtürk**, s. 13).

⁸⁷ Bkz., TDK. Büyük Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts, (Erişim Tarihi, 10.11.2015).

⁸⁸ **Akkurt**, Yolcu, s. 6; **Ülgen**, Yolcu, s. 6; **Sözer**, Taşıma, s. 1-2.

⁸⁹ **Ülgen**, Yolcu, s. 7; **Sözer**, Taşıma, s. 32. Taşıma sözleşmesinde taşıma taahhüdünün aslî edim olması gerektiği hususunda (bkz., **Gençtürk**, s. 13).

⁹⁰ **Ülgen**, Yolcu, s. 8; **Gençtürk**, s. 13.

⁹¹ **Ülgen**, Yolcu, s. 8; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 14; **Gençtürk**, s. 14. Bir kişinin taşıma işinde kullanılmak üzere araç ile birlikte sürücü olarak kendi hizmetlerini de başka bir kimseye tahsis etmesini öngören sözleşmenin taşıma sözleşmesi olmayıp kira, hizmet veya yerine göre eser sözleşmelerine ait unsurların birleşmesinden oluşan karma bir sözleşme olduğu hususunda bkz., **Ülgen**, Yolcu, s. 8; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 14.

Karayoluyla taşınması taahhüt edilen varlığın canlı bir insan, yani “yolcu” olması da sözleşmenin, karayolu ile yolcu taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi için gereken şartlar arasındadır⁹².

b) Taşıma Ücreti

Taşıma faaliyeti karşılığında yolcu tarafından ödenecek olan taşıma ücreti, öğretilen⁹³ ve uygulamada⁹⁴ yolcu taşıma sözleşmesinin zorunlu unsurlarından biri olarak kabul edilmektedir. Gerçekten, Türk Ticaret Kanununun 850 nci maddesinin ikinci fıkrasına göre, “...yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır”. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 38 inci maddesinin üçüncü fıkrasına göre, “Yolcu biletinde, yetki belgesi sahibi taşımacının adı/unvanı, yetki belgesi numarası, adresi, vergi 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 zorunludur”. Söz konusu hükümlerden ücretin yolcu taşıma sözleşmesinin zorunlu bir unsuru olduğu ifade edilebilir⁹⁵. Dolayısıyla, ücretsiz yapılan taşımaların taşıma sözleşmelerini

⁹² Ülgen, Yolcu, s. 6. Cesetin, cenazenin ve insan dışındaki canlı varlıkların yolcu olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığı hususunda bkz., Akkurt, Yolcu, s. 20-26.

⁹³ Gençtürk, s. 17; Zeyneloğlu, s. 65; Sözer, Taşıma, s. 35; Kırman, s. 50; Canbolat, s. 7; Ülgen, Taşıma, s. 17; Ülgen, Yolcu, s. 8; Akkurt, Yolcu, s. 165. Taşıyıcının ücret hakkı hususunda ayrıca bkz., Arkan, Sabih, Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl Sur’un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 339 vd..

⁹⁴ 11.HD. 29.09.1979, E.3583, K.3817, “...TTK.762.maddesi gereğince ücret taşıma sözleşmesinin bir unsuru olup ücretsiz olarak Elif’in halası davalı idare hostesi tarafından uçağa bindirildiği ve denize düşerek kaybolan uçakta bulunduğu iddia edildiğine ve olayda yukarıda söylendiği gibi taşıma sözleşmesi niteliğinde bulunmadığı ve haksız eylem hükümlerine tabi olacağından Dairemizin görevi dışında kalmaktadır. ...”, (Gençtürk, s. 17, dn. 37).

⁹⁵ Buna karşılık, Karayolu Taşıma Yönetmeliğini 38 inci maddesinin sekizinci fıkrasına göre, “Yetki belgesi sahipleri her seferde 1 yolcu ile bu seyahatte görevli olmayan en fazla 2 personelini bilet keserek ücretsiz taşıyabilirler”. Bu nedenle, ücretsiz taşınan bu kişilerin de taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabileceği ifade edilebilir. Ayrıca, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 57 inci maddesinin onuncu fıkrasına göre, “6 yaşın altında olan çocuklar yolcu biletli düzenlenmeksizin kucakta seyahat edebilirler. Bunlar için ayrı koltuk talep edilmesi halinde, bilet ücreti, geçerli ücret tarifesi üzerinden % 30 indirimli düzenlenir”. Bu bakımdan 6 yaşın altında çocukların kucakta seyahat etmesi hâlinde taşıma sözleşmesi ücret olmamasına rağmen kurulduğunun kabulü gerekir. Kaldı ki, bu kişilerin, ücretsiz taşınmaları yasalardan doğmakta olduğu ifade edilebilir. Ayrıca bkz., Zeyneloğlu, s. 70-71. Demiryolu açısından bkz., 11.HD. 15.10.1980, E.1980/4809 K.1980/4890, “... Davacılar, müşterek sulplerinden olma 1973 doğumlu küçük Nurcan’ın, davalı DDY İşletmesine ait trenin, iyi kapanmamış olan kapısından düşüp öldüğü iddiasıyla davalı İşletmeden (maddî) ve

düzenleyen hükümlerin kapsamına girmediği söylenebilir. Öte yandan, taşıma işinin ücretsiz gerçekleştirilmiş olması, taşımayı gerçekleştirenin sorumlu olmayacağı anlamına gelmez. Taşımayı gerçekleştiren kişi genel hükümler uyarınca sorumlu olur⁹⁶.

Bununla birlikte, ücret kavramının geniş yorumlanması gerekmektedir. Bu nedenle, ücretin mutlaka nakdî bir karşılık olmasının gerekmediğinin kabulü gerekir. Zira, önemli olan husus, taşımacının taahhüdüne karşılık olarak taahhüt edilen ve taşımacının malvarlığı bakımından değer ifade bir edimin olmasıdır⁹⁷. Hizmet ve iş edimlerinin de ücret kabul edileceği öğretide ifade edilmektedir⁹⁸. Ayrıca, hatır taşımaya benzeyen fakat hatır taşıması olmayan öyle taşımalar vardır ki bunları da Karayolu Taşıma Kanunu anlamında taşıma olarak kabul etmek gerekir. Zira, bu taşımalarda taşımacının bir çıkarı bulunmaktadır. Meselâ, annesi gece rahatsızlanan bir kimsenin doktoru evinden almasında taşımacının bir çıkarı bulunmaktadır. Bu çıkar ise, bu taşıma işinden bir ücret sağlamak olmayıp annesinin iyileştirilmesidir. Diğer taraftan, ücretin belirli olmasının şart olmayıp belirlenebilir olması yeterlidir⁹⁹. Gerçekten, taşıma sözleşmesinde ücret kararlaştırılmamış olsa dâhi, Türk Ticaret Kanununun 20 nci maddesi gereğince tacir olan taşıyıcının uygun bir ücret isteyebileceği düzenlenmiştir.

(manevî) tazminat talep etmiş bulunmalarına ve davacıların müşterek çocuklarının sırf küçüklüğü nedeniyle, davacı (anne ve babası) ile birlikte seyahat ederken davalı İşletme yolcu tarifesine nazaran (yaşı itibarıyla biletsiz seyahat etme) hakkına sahip bulunması hali, taraflar arasında (yolcu taşıma akdi)'nin varlığını ortadan kaldırmayacağına ve kazada ölen küçük Nurcan'ın ebeveynine atfen ve davalı İşletmenin usulüne uygun bir şekilde çok önceden ilân ettiği tarifeye göre (biletsiz) seyahat etme hakkına sahip bulunmasına binâen, uyuşmazlığın (yolcu taşıma) akdine göre, işin esası incelenerek, hasıl olacak sonuç dairesinde bir karar verilmek gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir. ...” (Doğanay, s. 2209, dn. 5).

⁹⁶ Gençtürk, s. 19. Hangi genel hükümlerin uygulanacağı ise tartışmalıdır. Söz konusu tartışmalar için (bkz., Gençtürk, s. 19-20, dn. 56).

⁹⁷ Sözer, Taşıma, s. 35; Ülgen, Yolcu, s. 9; Ülgen, Taşıma, s. 17; Akkurt, Yolcu, s. 167; Doğanay, s. 2209; Zeyneloğlu, s. 65-66; Birinci-Uzun, s. 48; Kırman, s. 51; Gençtürk, s. 17-18. Gençtürk, taşıyıcıya sağlanan menfaat ile taşıma işinden yararlananın sağladığı menfaat arasında hakkaniyete uygun bir eşitlik ilişkisinin bulunması gerektiğini ifade etmektedir (bkz., Gençtürk, s. 18).

⁹⁸ Birinci-Uzun, s. 48. Alman Federal Mahkemesi, avukatın duruşmanın yapılacağı yere herhangi bir ücret ödemeksizin bizzat müvekkilinin özel uçağı ile gitmesini, müvekkilin bir menfaat karşılığında avukatı taşıdığından bahisle ücretli bir taşıma kabul ettiği yönünde ki karar için bkz., BGH. 2.4.1974, VI, 2R, 23/73, I AL, s. 41 (Birinci-Uzun, s. 48, dn. 149).

⁹⁹ Birinci-Uzun, s. 48, dn. 150; Ülgen, Taşıma, s. 18.

Her ne kadar yolcu taşıma sözleşmesinin zorunlu unsurlarından birisi ücret olsa da ücret ödemedi taşıma aracına binen bazı kişiler açısından taşımacının sorumluluğu gündeme gelebilir. Gerçekten, Karayolu Taşıma Kanununun 34 üncü maddesinde ücretsiz ve tarife altı uygulama esaslarının yönetmelikle belirleneceği ifade edilmiştir. Söz konusu Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 57 nci maddesinin onuncu fıkrasında, “6 yaşın altında olan çocuklar yolcu bileti düzenlenmeksizin kucakta seyahat edebilirler. ...” denilmiştir. Buna göre, taşıma aracı içinde kucakta taşınan çocuğun da yolcu sayılması gerekir.

Taşıma ücreti taraflar arasında serbestçe kararlaştırılabilir¹⁰⁰. Aynı zamanda, ücret karayolu taşıma şirketleri tarafından hazırlanan tarifeler ile de belirlenebilir. Ücretin taşıma sözleşmesine taraf olan yolcu tarafından ödenmesi şart olmayıp üçüncü kişi tarafından da taşımacıya ödenebilir¹⁰¹. Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinde ücretin kural olarak peşin ödenmesi gerektiği kararlaştırılabilir¹⁰². Buna karşılık, taraflar, ücretin taşımacının edimini yerine getirmesinden sonra da ödeneceğine kararlaştırabilirler. Zira, sözleşme serbestisi bunu gerektirir. Bu bakımdan, taşıyıcının yolcuyla sağ salim ulaştırma borcunu yerine getirmesine karşılık, yolcunun, ücret ödeme borcunu yerine getirmemesi hâlinde taşıyıcının hapis hakkı gündeme gelecektir. Gerçekten, Türk Ticaret Kanununun 913 üncü maddesi gereğince, “*Taşıyıcı, seyahat ücretinin teminatı olarak, Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca bagaj üzerinde hapis hakkını haizdir*”.

Medenî Kanununun 950 nci maddesinin birinci fıkrasına göre, “*alacaklı, borçluya ait olup onun rızasıyla ziyade bulunduğu taşınırı veya kıymetli evrakı, borcun muaccel olması ve niteliği itibarıyla bu eşyanın alacak ile bağlantısı bulunması hâlinde, borç ödeninceye kadar hapsedebilir*”. Söz konusu hükmün, hapis hakkının borçluya ait olmakla birlikte onun rızası ile alacaklının zilyetliğinde bulunan taşınır ve kıymetli evrak için düzenlemiş olduğu ifade edilebilir¹⁰³. Öte yandan, yolcudan ayrı olarak ve taşıyıcının

¹⁰⁰ **Sözer**, Taşıma, s. 35; **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 15; **Akkurt**, Yolcu, s. 206; **Ülgen**, Taşıma, s. 44; **Ülgen**, Yolcu, s. 9; **Zeyneloğlu**, s. 66; **Birinci-Uzun**, s. 48; **Gençtürk**, s. 18.

¹⁰¹ **Birinci-Uzun**, s. 48; **Ülgen**, Taşıma, s. 18; **Akkurt**, Yolcu, s. 167.

¹⁰² **Ülgen**, Yolcu, s. 15; **Akkurt**, Yolcu, s. 206; **Zeyneloğlu**, s. 67; **Ülgen**, Taşıma, s. 90.

¹⁰³ Hapis hakkı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., **Ayan**, Mehmet, Eşya Hukuku, III, Sınırlı Aynî Haklar, 6. Baskı, Konya 2014, s. 304 vd.; **İmre**, Zahit, Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik, İÜHFİM., C. 18, S. 3 – 4, s. 742 vd.; **Cansel**, Erol, Türk Hususî Hukukunda Hapis Hakkı, Ankara 1961; **Sirmen**, A. Lâle, Eşya Hukuku, 3. Bası, Ankara 2015, s. 636 vd.; **Esener**,

zilyetliğinde taşınan yükün Türk Ticaret Kanunu anlamında “*bagaj*”, yolcunun, yolculuk esnasında taşınmak üzere dolaysız zilyetliğini taşıyıcıya devretmeyerek üzerindeki doğrudan fiilî hâkimiyetini muhafaza ettiği yükün ise Türk Ticaret Kanunu anlamında “*el bagajı*”nı ifade ettiğinden bahsedilmiştir (TTK.m.912/I). Bu bakımdan, TTK.m.913’de ifadesini bulan “*bagaj*” ifadesi ve MK.m.950 birlikte değerlendirildiğinde, taşıyıcının, hapis hakkına sadece kendisine zilyetliği devredilmiş eşya üzerinde sahip olacağı buna karşılık, taşıyıcının, yolcunun kendisine zilyetliğini devretmediği el bagajı için hapis hakkına sahip olamayacağı ifade edilebilir¹⁰⁴.

5- Karayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

Karayoluyla yolcu taşımacılığı sözleşmesinin kurulabilmesi için karşılıklı ve birbirine uygun iki irade beyanının varlığı gerektiği için iki taraflı bir sözleşme olduğu söylenebilir. Karayoluyla yolcu taşımacılığı sözleşmesinin taraflarından birisi taşımacıdır. Taşımacı kavramı, taşıma sözleşmesinde, yolcunun yahut göndericinin karşı tarafını oluşturan ve taşıma fiilini yerine getirmeyi üstlenen kişi olarak tanımlanabilir. Karayoluyla yolcu taşımacılığı sözleşmesinin diğer tarafı ise yolcudur. Yolcu kavramı ise, taşıma sözleşmesine dayanarak karayolu aracını kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan diğer kişiler şeklinde tanımlanabilir. Kural olarak, karayolu ile yolcu taşımacılığı sözleşmesinin taşımacı ile yolcu arasında yapılması gerekir. Ayrıca, sözleşmenin temsilci aracılığıyla da yapılabilir¹⁰⁵.

Değinilmesi gereken diğer bir husus ise, taşıma işlerine kimlerin aracılık yapabileceğidir. Karayoluyla yolcu taşımacılığı bakımından önem taşıyan aracı, acentedir. Türk Ticaret Kanununun 102 inci maddesinin birinci fıkrasında acente, “*Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir*” şeklinde tanımlanmıştır. Karayolu Taşıma Kanununun 3 üncü maddesinde acente ise, “*Ticarî mümessil, ticarî vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir*

Turhan / Güven, Kudret, Eşya Hukuku, 6. Baskı, Ankara 2015, s. 579 vd.; Akipek, Jale G./Akıntürk, Turgut, Eşya Hukuku, İstanbul 2009, s. 857 vd..

¹⁰⁴ Hapis hakkının doğması için bagajın taşıyıcıya teslim edilmesi gerektiği hususunda bkz., Ülgen, Yolcu, s. 16.

¹⁰⁵ Zeyneloğlu, s. 24; Sözer, Taşıma, s. 35 vd.; Ülgen, Yolcu, s. 13; Ülgen, Taşıma, s. 59 vd.; Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 19 vd.

sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölge içinde daimî surette bir veya birden fazla taşımacıyı ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen kişiyi ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır. Öte yandan, 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ise seyahat acentasını, “*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 acentaları vasıtasıyla pazarlayabilen ticarî kuruluşu ifade eder*” şeklinde tanımlamıştır. Öte yandan, Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanununun 4 üncü maddesinin dördüncü fıkrası, “*Yurt dışında ve/veya yurt içinde yolcu taşımacılığı yapan otobüs işletmelerinin hizmetleri nakliyecilik hizmeti niteliğinde olup, bu Kanun hükümlerine tâbi değildir*” hükmü ile birlikte karayolunda yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının taşıma sözleşmesi yapmasının anılan kanunun kapsamının dışında bırakıldığı ifade edilebilir¹⁰⁶.

Türk Ticaret Kanununun 107 inci maddesine göre acente, “*Özel ve yazılı bir yetki almadan acente, müvekkili adına sözleşmeye yapmaya yetkili değildir* (f.1). *Acentelere müvekkilleri adına sözleşme yapma yetkisi veren belgelerin, acente tarafından tescil ve ilan ettirilmesi zorunludur* (f.2)”. Bu bakımdan, acentelerin, “*sözleşme yapmaya yetkili acente*” ve “*sözleşme yapmaya yetkili olmayan acente*” ayırımına tâbi tutulabilir¹⁰⁷. Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesi bakımından acenteye sözleşme yapma yetkisi verilmesi durumunda sözleşme taşıyıcı nam ve hesabına yapılmış kabul edileceğinden acentenin taşıyıcı sıfatının olmadığı kabulü gerekir¹⁰⁸.

Taşımada önemli olan bir diğer aracı ise, taşıma işleri komisyoncusudur. Karayolu Taşıma Kanununun 3 üncü maddesinde taşıma işleri komisyoncusu, “*Ücret karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kişiyi ifade eder*” şeklinde tanımlanmıştır. Öte yandan, karayoluyla yolcu taşımacılığı sözleşmesinin kurulmasında taşıma işleri komisyonculuğu yapılamamaktadır. Bu husus, Karayolu Taşıma Kanununun 10 uncu maddesinde, “*Yolcu taşımacılığında komisyonculuk yapılamaz*” şeklinde ifade edilmiştir. Zira, taşıma işleri komisyoncusunun taşıtmayı

¹⁰⁶ **Arkan**, Sabih, Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 40, S. 1-4, 1988, s. 314-315.

¹⁰⁷ **Zeyneloğlu**, acenteleri, aracılık yapan ve akit yapan şeklinde ayırma tabi tutmaktadır (**Zeyneloğlu**, s. 59).

¹⁰⁸ **Arkan**, Aracılık, s. 314.

taahhüt ettiği buna karşılık taşımacının taşımayı taahhüt ettiği ifade edilmektedir¹⁰⁹.

IV. SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ, SEBEPLERİ VE AKDÎ SORUMLULUĞA YOL AÇAN HÂLLER

A) SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ

Geniş anlamda sorumluluk, bir kişinin bir başkasına vermiş olduğu zararı gidermekle yükümlü olmasıdır. Geniş anlamda sorumluluk denildiği zaman sözleşmeden doğan sorumluluk ve sözleşme dışı sorumluluk anlaşılır. Dar anlamda sorumluluk ise, sadece sözleşme dışı sorumluluğu ifade eder¹¹⁰

Sorumluluk türleri arasında en eski, en yaygın ve en geniş uygulama alanı bulan kusur sorumluluğudur¹¹¹. Kusurlu sorumluluk ilkesinin olumlu ve olumsuz olmak üzere iki sonucu bulunmaktadır. Olumlu sonuç, kusuru olanın sorumlu tutulmasıdır. Olumsuz sonuç ise, kusur olmadan sorumluluğun ortaya çıkmamasıdır¹¹². Kusur olmadan sorumluluk ortaya çıkmadığı için kusur sorumluluğunda, “*kusur olmadan sorumluluk olmaz*” ilkesi geçerlidir.

Kusuru bulunmadığı hâlde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmaya ise kusursuz sorumluluk adı verilir. Kusursuz sorumlulukta, kişi ya da kişiler yaptığı eylemler ya da sahip olduğu varlıklar nedeniyle sorumlu tutulmaktadır¹¹³. Kusursuz sorumlulukta, sorumluluk, kanunun öngördüğü bir olaya ya da olguya bağlanmıştır. Sorumluluğun bağlandığı olguya örnek

¹⁰⁹ Ülgen, Yolcu, s. 7.

¹¹⁰ Eren, Genel, s. 490, 491; Yücel, s. 27, Tandoğan, Mesuliyet, s. 3, Korkusuz, Halit, s. 89.

¹¹¹ Yılmaz, Süleyman, Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 59, S. 3, 2010, s. 553; Korkusuz, M. Refik, Yeni Borçlar Kanunu Tasarısında Tehlike Sorumluluğu Düzenlemesi, Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 12-13, S. 16-17-18-19, 2007-2008, s. 26; Erişgin, Nuri, Tehlike Sorumluluğu, Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan, Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları, C. II, Haksız Fiilden Doğan Borç İlişkileri, Borç İlişkisinin Üçüncü Kişilere Etkisi, Borçların ve Borç İlişkilerinin Sona Ermesi, Zamanaşımı, İstanbul 2014, s. 90; Gerek, Nüvit, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda Öngörülen Tehlike Sorumluluğu, Sicil İş Hukuku Dergisi, S. 24, 2011, s. 31; Eren, Genel, s. 493; Korkusuz, Halit, s. 90; Kılıçoğlu, s. 318; Yavuz, s. 30.

¹¹² Tandoğan, Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara 1981, s. 1; Tandoğan, Mesuliyet, s. 89; İmre, Zahit, Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İstanbul 1945, s. 17-19.

¹¹³ Korkusuz, Refik, s. 27; Kılıçoğlu, s. 319.

olarak tehlikeli bir işletme veya nesneye sahip olma gösterilebilir¹¹⁴. Kusursuz sorumluluk, “*hâkkaniyet sorumluluğu*”, “*özen sorumluluğu*” ve “*tehlike sorumluluğu*” olmak üzere üçe ayrılmaktadır¹¹⁵.

Karayolu Taşıma Kanununun 18 inci maddesinin ikinci fıkrasında, taşımacının, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya hak sahibinin veya üçüncü bir kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacağı hükme bağlanmıştır. Taşımacının sorumluluktan kurtulmak için ispat etmesi gereken husus, kendisinin ve yardımcılarının kusurunun bulunmadığı ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olduğudur. Eğer, taşımacı veya yardımcılarının kusuru var ise veya araçtaki bir bozukluk kazaya neden olmuşsa¹¹⁶ taşımacı sorumluluktan kurtulamayacaktır. Öte yandan, taşımacının kendisinin ve yardımcılarının kusurunun bulunmadığı ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olması sorumluluktan kurtulmak için tek başına yeterli değildir. Taşımacı, kendisinin ve yardımlarının kusurunun bulunmadığı ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olmasının yanında kazanın bir “*mücbir*

¹¹⁴ Eren, Genel, s. 495; Koçhisarlıoğlu, Cengiz, Objektif Sorumluluğun Genel Teorisi, Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 2, 1984, s. 183.

¹¹⁵ Yücel, s. 32; Eren, Genel, s. 498; Kılıçoğlu, s. 322, 323; Yılmaz, s. 560; Yavuz, s. 47; Gerek, s. 32.

¹¹⁶ 11.HD. 23.05.2012, E.2012/4427 K.2012/8629, “...taşıyıcı somut olaydan kaçınabilmek için tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özeni fiilen gösterdiğini ispatlamadıkça sorumluluktan kurtulamayacaktır. Yani taşıyıcı, bir olayın görünüşte kaçınılmazlığından bahisle sorumlu olamayacağını ileri süremez, aksine bu olaydan kaçınabilmek için tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özeni gösterdiğini ispatla mükelleftir. Doktrinde, taşıyıcının hiçbir surette taşıttaki arızalara dayanamayacağı, en üst düzeyde özeni göstermiş olup olmadığının fark etmeyeceği, arıza kavramının geniş yorumlanması gerektiği, aracın hareketini sağlayan parçalardaki arızalarla taşınan yükün güvenliğini sağlayan parçaların hepsinin arıza kavramı içinde kaldığı kabul edilmektedir. Bu suretle, olaydaki fren patlaması sonucu oluşan teknik arızanın, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayacağını kabulü gerekir. Ayrıca araç maliki davalı a. u. 2918 sayılı k.t.k. nun 85 vd. maddeleri uyarınca işleten olup aynı kanun'un 86. maddesi gereğince sürücünün kusuru olmasa da araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş ise işletenin sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu durumda, fren patlaması sonucu kazanın meydana gelmesine sebep olan teknik arızanın taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran bir sebep olmadığı, bu sebeple taşıyıcı olan davalıların sorumlu tutulması, davalı a. u. 2918 sayılı k.t.k.nun 85 vd. maddeleri uyarınca işleten olarak da sorumluluğunun bulunduğu gözetilmesi, tazminat miktarı yönünden gerekli inceleme ve değerlendirmenin yapılarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçeyle hukuki yanlışlığa, eksik incelemeye ve yanlış nitelemeye dayalı gerekçelerle davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın temyiz eden davacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmektedir. ...” (www.hukukturk.com).

sebepe”ten, “*hak sahibinin ağır kusuru*”ndan ve “*üçüncü bir kişinin ağır kusuru*”ndan ileri geldiğini ispat etmesi gerekir. Eğer, taşımacının kendisinin ve yardımcılarının kusuru bulunmaması ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olmasına rağmen illiyet bağı, mücbir sebepten, hak sahibinin ağır kusurundan ve üçüncü bir kişinin ağır kusurundan dolayı kesilmemişse taşımacı sorumluluktan kurtulamayacak ve sorumlu kalmaya devam edecektir. Dolayısıyla taşımacı sorumluluktan kurtulmak istiyorsa mücbir sebep, hak sahibinin ağır kusuru veya üçüncü bir kişinin ağır kusurunun yanı sıra kendi üstüne düşen tüm yükümlükleri de yerine getirmiş olması gerekir. Öte yandan, sorumluluktan kurtulamayan taşımacı, kazanın oluşumunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapılabilir (KTK.m.18/III). Sonuç olarak, karayoluyla yolcu taşımacılığından kaynaklanan akdî sorumluluğun kusurlu sorumluluk olduğu ifade edilmekle birlikte¹¹⁷ anılan sorumluluğun “*ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu*” olduğu ifade edilebilir. Zira, borçlar hukukuna hâkim olan temel prensiplerden bir tanesi de “*kusur sorumluluğu ilkesi*” olup, objektif sorumluluk hâlleri kendilerini genellikle ve istisnâ olarak akit dışı ilişkilerde göstermektedirler.

B) SORUMLULUĞUN SEBEPLERİ

Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluk sebepleri, Karayolu Taşıma Kanununda, “*kaza nedeniyle yolcunun ölümü* (KTK.m.17/I), “*kaza nedeniyle yolcunun yaralanması* (KTK.m.17/I), “*kaza nedeniyle eşyasının zarara uğraması* (KTK.m.17/I) olarak sayılmıştır. Bu başlıkların kapsamına girmeyen diğer sorumluluk hâllerinde ise Karayolu Taşıma Kanununun uygulanması söz konusu değildir. Gerçekten Karayolu Taşıma Kanununun 36 ncı maddesine göre, “*Bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ve diğer ilgili mevzuat hükümleri uygulanır*”. Bu bakımdan, yolcu ve bagajın gecikmesinden doğan zararlardan sorumluluk Karayolu Taşıma Kanununda özel olarak düzenlenmediği için 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu karşılayan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun uygulanması gerekmektedir.¹¹⁸

¹¹⁷ Ülgen, Yolcu, s. 23.

¹¹⁸ Sivil havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesi bakımından benzer bir görüş için bkz., Akkurt, Yolcu, s. 215.

C) AKDÎ SORUMLULUĞA YOL AÇAN HÂLLER

1- Yolcunun Uğradığı Kişisel Zararlardan Kaynaklanan Akdî Sorumluluğa Yol Açan Hâller

a) Genel Olarak

Taşımacının karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan asli borcu, yolcuyu varış yerine sağ salim ulaştırmaktır. Gerçekten, bu husus Karayolu Taşıma Kanununun 7 nci maddesinde, “*Taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu ve eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür.*” şeklinde ifade edilmiştir. Bu bakımdan, yolcunun ölmesi, yaralanması veya cismanî bir zarara uğraması yolcuyu sağ salim taşıma borcunun ihlâli anlamına gelir¹¹⁹. Taşımacının, yolcuyu sağ salim olarak taşıma borcunun yolcunun araca binmeye girişimiyle başlayıp, varış yerinde aracı ve/veya taşıma ile ilgili tesisleri terk etmesiyle son bulur¹²⁰.

b) Zarara Sebebiyet Veren Kaza

Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinde taşımacının, yolcunun uğradığı bedensel zararlardan sorumlu tutulabilmesi için yolcunun bu zararlara kaza¹²¹ neticesinde maruz kalması gerekir (KTK.m.17). Karayolu Taşıma Kanununda ve Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin çeşitli maddelerinde “*kaza*” tabiri kullanılmakla birlikte bu kavram açıklanmamaktadır (KTK.m.7/III, 17/I, 18/II, 18/III, 22/II; KTY.m.23/I, 30/II, 42/V). 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda ise trafik kazası, “*Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir*

¹¹⁹ Akkurt, Yolcu, s. 216. Sağ salim taşıma borcunu ispat yükünün taşımacıda yani taşıyan da olduğu hususunda bkz., 11.HD. 07.03.2005, E.2004/5455 K.2005/2120, “...Dava, davalıların malik ve sürücüsü oldukları araçta yolcu olarak bulunan davacının meydana gelen kaza neticesinde maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. T.T.K.’nın 806. maddesine göre, taşıyıcı, yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim olarak ulaştırmakla mükelleftir. Somut olayda davalıların bu mükellefiyetlerini yerine getiremedikleri uyumsuzluk dışı olup, davacı yolcu olup kazada kusurlu olduğu ileri sürülmemiştir. Somut olayda meydana gelen kazadan dolayı kusurlarının bulunmadığını ispat yükü davalılara ait olup, bu konuda toplanacak delillerin masraflarından sorumluluk da ispat yükü kendilerine düşen davalılara aittir. Bu durumda ispat yükünün ters çevrilerek davacıya kesin süre verilme suretiyle yazılı olduğu şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir. ...” (www.hukukturk.com).

¹²⁰ Zeyneloğlu, s. 221; Ülgen, Yolcu, s. 17.

¹²¹ Sözlük anlamı itibarıyla kaza, “Can veya mal kaybına, zararına neden olan kötü olay” şeklinde açıklanmıştır. Bkz., TDK. Güncel Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts, (Erişim Tarihi, 13.11.2015).

veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan olaydır” şeklinde tanımlanmıştır.

Taşımacının sorumluluğuna neden olan bir kazadan bahsedilebilmek için, kazanın, kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içerisinde gerçekleşmiş olması gerekir¹²². Gerçekten Karayolu Taşıma Kanununun 17 nci maddesine göre, “*Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımaları, duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içerisinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur*”. Öğretide bir görüş, bu sürenin, yolcunun araca binmeye mübaşeretini başlayıp, varış yerinde aracı ve/veya taşıma ile ilgili tesisleri terk etmesini kapsayacağı ifade etmektedir¹²³. Bu bakımdan, yolcunun, araca binme girişimi esnasında aracın usulsüz harekete kalması, yolcunun, araca binme girişimi esnasında aracın kapılarının kapanması veya yolcunun araca binmek üzere adımını atması esnasında ayak basılan yerin kırılması, yolcunun araçtan inmesine rağmen, terminali henüz terk etmediği esnada meydana gelen patlama gibi nedenlerle meydana gelen kazalardan taşımacının sorumlu olacağı ifade edilmektedir¹²⁴. Öğretideki diğer bir görüş, taşımacının yolcuyu sağ salim taşıma borcunun, yolcunun biletinde yazılı yere taşınması ve yolcunun araçtan indirilip bagajının kendisine teslim edilmesi ile sona ereceğini ifade etmektedir¹²⁵.

¹²² **Zeyneloğlu**, s. 221; **Ülgen**, Yolcu, s. 17. Havayoluyla yolcu taşımacılığı açısından ayrıca bkz., 11.HD. 26.2.2015, E.2014/4871 K.2015/2613, “... Taşıyıcı hem T.T.K.hükümleri hem de Varşova Konvansiyonu kuralları uyarınca, yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim olarak ulaştırmakla yükümlüdür. Bu yükümlülüğün yerine getirilebilmesi için taşıyıcının tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen tüm özeni göstererek uçağın uçuşa elverişliliğini sağlaması ve bunu devamlı kontrol altında tutması, ayrıca yolcuların uçuş sırasında herhangi bir zarara maruz kalmaması için gereken tüm güvenlik önlemlerini alması gerekir. Sağ ve salim götürme borcunun biniş ve iniş süreçleri de dahil olmak üzere yolcunun uçakta bulunduğu süre içinde mevcut bulunduğu kabul edilmektedir. Yolcunun hava limanındaki binadan uçağa binmek üzere ayrılması anında biniş süreci başlar; taşıma sözleşmesinin tam ve gereği gibi ifa edildiğinin kabulüne elverişli bir şekilde, yolcunun tamamen kendi serbest iradesiyle hareket edebileceği bir noktaya ulaşmasıyla iniş işlemleri tamamlanır. Bu süre içinde taşıyıcı sorumluluk altında olduğu gibi yolcu da aynı süreçte taşıyıcının talimatlarına uymakla yükümlüdür. Taşıyıcı mücbir sebep olarak kabul edilen olaylar hariç olmak üzere her türlü olaydan ve zarardan sorumludur. ...” (www.hukukturk.com).

¹²³ **Zeyneloğlu**, s. 221; **Ülgen**, Yolcu, s. 17.

¹²⁴ **Zeyneloğlu**, s. 221; **Ülgen**, Yolcu, s. 17.

¹²⁵ **Doğanay**, s. 2361. Yargıtay’ın, trenle yolculuk eden bir yolcunun istasyon dışına çıkana kadar yolcu sıfatının devam edeceği hususunda bkz., 11.HD. 21.1.1986, E.1985/6200 K.1968/38, “... Yolcuların trenin iniş emniyetli bir alana çıkışlarına kadar yolcu

Öte yandan, kaza gerçekleşmemiş olmasına rağmen taşımacının sorumluluğu gündeme gelebilir. Gerçekten, Karayolu Taşıma Kanununun 7 nci maddesinin birinci fıkrasına göre, “*Taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu ve eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür*”. Şüphesiz ki, yolcunun kazaya uğramamış olmasına rağmen, yolculuğun rahat ve güvenli geçmemesinden taşımacı sorumludur. Meselâ, karayoluyla yolcu taşımacılığında kullanılan bir araç içinde bir yolcunun diğer bir yolcuyla ısrarla rahatsız etmesi, yolcunun da durumu taşıma personeline bildirmesine rağmen taşıma personelinin gereken önlemleri almaması ve akabinde rahatsızlık veren yolcunun ön koltukta oturan yolcunun boğazını keserek öldürmesini kaza kapsamında değerlendirmek ve taşımacının sorumluluğunu kabul etmek gerekir. Zira, taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almakla yükümlüdür. Yolcunun, diğer bir yolcu tarafından öldürülmesi taşımacının hem sağ salım taşıma borcunun hem de yolculuğun rahat ve güvenli geçmesi borcunun ihlali anlamına gelir. Bu nedenle, taşımacının sorumluluğunu kabul etmek kanun hükmü gereğince zorunludur¹²⁶. Başka bir örnek olarak ise, otobüs şoförünün otobüsü şehir

niteliklerinin devam etmesine, nitekim trenlerin seyrüseferine ilişkin talimatnamenin 50.maddesinin 5/2.fıkrası emniyet tertibatı olmayan ve raylar üzerinden geçmek mecburiyetinde bulunan ve raylar arasında engel mevcut olmayan istasyonlarda yolcuların herhangi bir kazaya maruz kalmamaları için nöbetçi memur bulundurulması gerekli olduğuna dair hükmün dahi raylar arasından geçinceye kadar yolcunun devam ettiğini göstermesine, davalı idarenin böyle bir nöbetçi memuru bulundurduğunu savunup kanıtlamamış bulunmasına göre, davalı vekilinin temyiz itirazlarının reddi ile hükmün onanması gerekmiştir. ...” (Ankara Barosu Dergisi, 1986, S. 1, s. 78-79). **Doğanay**, söz konusu kararı, Devlet Demiryolları İşletmesinin tren istasyonunda herhangi bir tren kazasının meydana gelmemesi için daha önceden gerekli önlemleri almasından dolayı kaza meydana gelmişse, DDY işletmesinin, ihmali nedeniyle, Türk Borçlar Kanununun haksız fiile ilişkin hükümlerine göre sorumlu olabileceği noktasında eleştirmektedir (**Doğanay**, s. 2361-2362).

¹²⁶ Havayolu taşımacılığı açısından, **Wallace v. Korean Air** kararında, davacı Wallace, Seul'den Los Angeles'a doğru seyahat eden uçakta, tanımadığı iki erkeğin yanında kendisine tahsis edilen koltukta uyumaktadır. Wallace, uyuduğu esnada kendisine yapılan cinsel taciz dolayısıyla uyanır. Ardından durumu uçuş personeline bildirir. Uçuş personeli de Wallace'nin yerini değiştirerek yeni bir koltuk tahsis eder. Uçağın Los Angeles'e varmasıyla birlikte Wallace tacizci kişiyi polise ihbar eder ve tacizci kişi tutuklanır. Yapılan yargılama sonucunda tacizci kişi suçlu bulunur. Öte yandan, Wallace hava taşıma işletmesine de sorumluluk dâvası açar. Açılan bu davada, ilk derece mahkemesi olayı kaza olarak nitelendirmez. Kararın temyiz edilmesi ile birlikte temyiz mahkemesi, Wallace'ye gerçekleştirilen cinsel tacizin kaza olduğuna hükmeder. Karar hakkında bkz., **Dempsey**, Paul Stephen / **Milde**, Michael, *International Air Carrier Liability – The Montreal*

içinde çok hızlı kullanması nedeniyle yolculara korku dolu anlar yaşatması gösterilebilir.

Taşımacı, yolculuk esnasında duracağı durakların seçiminde de özen göstermesi gerekir. Zira, taşımacının yolcuyu sağ salim taşıma borcu bulunmaktadır. Taşımacının gerekli özeni göstermeksizin durduğu durakta yolcuların bedenî zarara uğraması hâlinde taşımacının sorumluluğu gündeme gelir. Meselâ, yol üzerinde daha iyi duraklar olmasına karşılık anlaşmış olduğu tesiste duran taşımacı, yolcunun fiziksel ve biyolojik ihtiyaçlarını uygun şartlarda giderememesi ve bu nedenle bir zarara uğraması durumunda taşımacının sorumluluğundan bahsedilebilir. Fakat, taşımacı durulacak olan durağı seçerken gerekli özeni göstermiş ise yolcunun uğramış olduğu zararlardan sorumlu olmaması gerektiği söylenebilir. Yine taşımacı yolcuları araç dışında meydana gelebilecek tehlikelere karşı uyarılmış ve gerekli önlemleri almış olması gerekir. Meselâ, aracın başka araçların kazası sebebiyle durması hâlinde yolcular araçtan dışarı çıkması ve taşımacının gereken önlemleri almaması sebebiyle yolcuya başka bir aracın çarpması durumunda da taşımacının sorumluluğu gündeme gelebilir. Zira, taşımacı yolculara sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk sağlamakla yükümlüdür (KTK.m.7/I) ve bu yükümlülük duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar devam eder (KTK.m.17/I).

c) Zarar

aa) Genel Olarak

Zarar, geniş anlamda zarar ve dar anlamda zarar olmak üzere ikiye ayrılır. Dar anlamda zarar denilince maddî zarar anlaşılır. Geniş anlamda zarar kavramına ise, maddî zararlar birlikte manevî zarar da girmektedir¹²⁷.

Bir kimsenin iradesi dışında kural olarak malvarlığında meydana gelen azalmaya maddî zarar adı verilir¹²⁸. Karayolu Taşıma Kanununun 17 nci

Convention of 1999, McGill University Centre for Research in Air & Space Law, Montreal 2005, p. 147-149.

¹²⁷ **Çelebi**, Funda, Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan, Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları, C. II, Haksız Fiilden Doğan Borç İlişkileri, Borç İlişkisinin Üçüncü Kişilere Etkisi, Borçların ve Borç İlişkilerinin Sona Ermesi, Zamanaşımı, İstanbul 2014, s. 18; **Ayan**, Borçlar, s. 256; **Eren**, Genel, s. 521; **Tandoğan**, Mesuliyet, s. 63;

¹²⁸ **Oğuzman**, M. Kemal / **Öz**, M. Turgut, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. II, 11. Baskı, İstanbul 2014, s. 38; **Tandoğan**, Mesuliyet, s. 64-68; **Eren**, Genel, s. 521; **Ayan**, Borçlar, s. 256; **Kılıçoğlu**, s. 300; **Çelebi**, s. 18. Maddî zarar, kaza gerçekleşmeden önce mağdurun maddî durumu ile kaza gerçekleştikten sonra mağdurun bulunduğu maddî durum arasındaki

maddesinde ifade edilen zarar, yolcunun şahıs varlığında istem dışı meydana gelen cismanî eksilmeye ilişkindir. Yolcunun şahıs varlığında meydana gelen cismanî olmayan (manevî) zararın da taşımacının sorumluluğu kapsamında olduğu öğretisi ve Yargıtay kararlarında kabul edilmektedir¹²⁹.

farktır. Buna karşılık, manevî zararlar, söz konusu fark ile tespit edilemez. Çünkü, para ile manevî zararlar telafi edilemez (bkz., **Visscher**, Louis T., Encyclopedia of Law and Economics, C. I, Tort Law and Economics, Second Edition, United States of America 2009, p. 153-200, p. 158, 159).

¹²⁹ **Ülgen**, Yolcu, s. 24; **Doğanay**, s. 2367-2368; **Zeyneloğlu**, s. 260. 11.HD. 21.04.2008, E.2007/3547 K.2008/5371, "...manevî tazminat istenebilmesi için davalı tarafından davacının manevî haklarına bir saldırı olması gerektiği, şahsi menfaatlerinin haleldar olması ve hata vukuunda zarar, ziyan ve hatanın hususi ağırlığının icap ettiği surette zarar namıyla nakdi bir meblağın itası için dava açılacağı, oysa davalı tarafından davacının haklarına saldırı olmadığı gibi bu tür seyahatlerde bazı gecikmelerin olabileceği ve davacının bunu bilmesi gerektiği, bu yönüyle davacının şahsi haklarına herhangi bir hanel gelmediği gerekçesiyle, davanın reddine karar verilmiş, kararın, davacı vekili tarafından temyizi üzerine Dairemizin 2004/6062-2005/4235 sayılı kararı ile mahkemenin kararı bozulmuştur. Mahkemece önceki kararında direnilmiş ve HGK.'nun 2006/11-452/481 sayılı kararı ile mahkeme kararı bozulmuştur. Mahkemece HGK.'nun bozma kararına uyulmak suretiyle, davanın kısmen kabulü ile 2.000 YTL.'sı manevî tazminatın 09.07.2001 haksız fiilin sona erdiği tarihten itibaren faizi ile davalıdan tahsiline karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. Dosyadaki yazılara, mahkemece uyulan bozma kararı gereğince hüküm verilmiş olmasına ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre, davalı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir." (**Akkurt**, Yolcu, s. 233); 11.HD. 01.04.2004, E.2003/8957 K.2004/3396, "... Davacı, yolcusu bulunduğu davalılarca işletilen otobüsün, tembihlediği yerde indirmemesi nedeniyle gece yarısı uzun süre yürüdüktan sonra bir taksiyle otogara gelebildiğini ileri sürerek, (500.000.000.-) TL manevî tazminatın davalılardan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalılarca, davanın reddi savunulmuştur. Mahkemece, davacının dinlettiği tanık anlatımlarının görgüye dayalı olmadığı, iddianın ispatlanamadığı gerekçesiyle, davanın reddine karar verilmiştir. Kararı, davacı temyiz etmiştir. Taraflar arasında yolcu taşıma sözleşme ilişkisi kurulduğu mübrevz biletle sabittir. Bilet içeriğine göre, davacının Konya 'dan Nevşehir 'e taşınması gerekmektedir. Kural olarak, yolculuk başlangıcında yolcu tarafından başka bir iniş yeri tembih edilmemiş ise, yolcunun varma yerinin otogarında veya yakınında indirilmesi gerekmektedir. Davacı, otobüs görevlisini tembihlemesine karşın otogarda değil, kent çıkışında (5) km. ötede indirildiğini, gecenin geç saatinde uzunca bir süre yürüdüktan sonra bulunduğu taksiyle otogara gelerek oradan Ürgüp 'e hareket ettiğini bildirmiş, dinlettiği taksi sürücüsü tanık da bunu doğrulamış, diğer iki tanık da vekilleri olan davacıyı taksiden alıp Ürgüp 'e götürdüklerini açıklamışlardır. Davalı tarafça, yeni yolcu alma şansının az olduğu geç saatlerde giriş-çıkış maliyeti nedeniyle otogarlara girilmediğini bildirmiş ise de, bu durum davacı yolcunun otogara en yakın noktada indirilmesine engel oluşturmamaktadır. Tüm bu açıklamalar karşısında davalı taşıyanlarca taşıma sözleşmesinin ihlal edildiğinin kabulü ile davacının istediği manevî tazminatın yasal koşullarının değerlendirilmesi gerekirken, yazılı gerekçelerle davanın reddi doğru görülmemiştir. ..." (www.hukukturk.com). Karşı görüş olarak zarar kavramından, daha ziyade maddî zararın anlaşılması gerektiğine ilişkin olarak

bb) Yolcunun Ölmesi

Zararın görünüm hâllerinden birisi, yolcunun kaza neticesinde ölmesidir. Bu husus, Karayolu Taşıma Kanununun 17 nci maddesinde, “*kaza nedeniyle yolcunun ölümü*” şeklinde ifade edilmiştir. Bununla birlikte, Türk Ticaret Kanununun 914 üncü maddesinin ikinci fıkrasında bu husus, “*Taşıyıcı, yolcuların kazaya uğramalarından doğacak zararı tazmin eder.*” şeklinde yer bulmuştur. Taşımacının yolcunun ölümü nedeniyle sorumlu olmasının sebebi ise “*yolcuyu sağ salim varış yerine ulaştırma borcu*”nu ihlâl etmiş olmasıdır¹³⁰.

Yolcunun ölümü hâlinde meydana gelen zararların nelerden ibaret olduğu hakkında ilgili mevzuatlarda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Karayolu Taşıma Kanununun 36 ıncı maddesinin atfı gereğince zararın tespiti ve tazminatın belirlenebilmesi için Türk Borçlar Kanununun 53 üncü maddesinin uygulanması gerekir¹³¹.

Beden bütünlüğüne ilişkin zararlar, Türk Borçlar Kanununda saldırının ölümle sonuçlanıp sonuçlanmamasına göre farklı şekilde düzenlenmiştir. Zarar, kişinin ölümüne yol açmış ise, hangi zarar kalemlerinin istenebileceği Türk Borçlar Kanununun 53 üncü maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu maddeye göre, “*bedensel zararlar*” özellikle şunlardır:

bkz., **Hatemi**, Hüseyin, Borçlar Hukuku, Genel Bölüm, Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, İstanbul 1998, s. 46-47; **Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop**: Tekinay Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 6. Baskı, İstanbul 1988, s. 735-736; **Deschenaux**, Henri / **Tercier**, Pierre: Sorumluluk Hukuku, (Çev. **Özdemir**, Salim), Ankara 1983, s. 45-46.

¹³⁰ 11.HD. 27.6.2005, E.2005/2912 K.2005/6749, “...Davacıların oğlu, davalıların malik ve sürücüsü olduğu otobüste yolcu iken, sürücünün durakta yolcuları indirdikten sonra, kapılar kapanmadan hareket etmesi üzerine, dengesini kaybedip düşmesi sonucu ölmüştür. Davacılar vekili, şoförün ceza davasında beraat etmesinin hukuk mahkemesini bağlamayacağını ileri sürerek maddi ve manevi tazminat istemiştir. Davalı İETT vekili, ölen kişinin taşıttan inerken dengesini kaybedip düştüğünü savunmuş, davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamında davanın kısmen kabulü ile maddi ve manevi tazminatın olay tarihinden başlayarak davalı işletmeden tahsiline karar verilmiştir. Kararı, davalılar vekilleri temyiz etmiştir. Dava dosyası içindeki bilgi ve belgelere, mahkemenin gerekçesinde dayanan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalılar vekillerinin tüm temyiz itirazları yerinde bulunmamış; kararın onanması gerekmiştir...” (<http://www.tazminathukuku.com/yargitay-kararlari/tasimacinin-yolculara-karsi-sorumluluguna-iliskin-yargitay-kararlari.htm>, (Erişim Tarihi, 19.11.2015).

¹³¹ **Or**, s. 112; 4; **Zeyneloğlu**, s. 248.

1. Cenaze giderleri

2. Ölüm hemen gerçekleşmemişse tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar

3. Ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin bu sebeple uğradıkları kayıplar.”

Zarar görenin hemen ölmesi hâlinde zarar kalemi sadece “cenaze giderleri”nden oluşur (TBK.m.53/I). Buna karşın, ölüm hemen gerçekleşmemişse, “cenaze masraflarına” ilâveten “tedavi masrafları” ile “çalışma gücünün azalmasından ya da tümüyle kaybedilmesinden kaynaklanan zararlar”ın da tazmin edilmesi gerekir (BK.m.53/II)¹³².

Borçlar Kanununun 53 üncü maddesinin birinci fıkrasının üçüncü bendi gereğince, yolcunun kaza neticesi ölmesi sonucunda doğan zarar nedeniyle ölen kişinin desteğinden yoksun kalan kişiler de bu sebeple uğradıkları kayıplarının tazminini talep edebileceklerdir¹³³. Destekten yoksun kalma tazminatının amacı, kişinin ölmesi hâlinde, ölen kimsenin yakınlarına, ölüm

¹³² Ayan, Borçlar, s. 300.

¹³³ 11.HD. 22.10.2012, E.8556 K.16749, “... Dava, taşıma sırasında meydana gelen trafik kazası sonucu ölüm nedeniyle destekten yoksun kalma tazminatı istemine ilişkindir. Mahkemece yukarıda yazılı gerekçeyle davacı Birsen hakkındaki davanın kısmen kabulüne, davacı Ahmet hakkındaki davanın ise reddine karar verilmiştir. Destek, yakınlarına veya yakın ilişkide bulunduğu başka kimselere sürekli ve düzenli bir biçimde yardım eden, eğer ölmeseydi ileride yardım etmesi beklenen veya büyük bir olasılıkla yardım edecek olan kişidir. Destek sayılabilmek için bakımın eylemli olması ve ölümden soma da düzenli biçimde devam edeceğinin anlaşılması yeterlidir. Ancak, ölüm gününe kadar desteklik etmemiş olmakla birlikte, ileride bakım gücüne kavuşarak, eylemli ve düzenli olarak yardım etmesi beklenen kişi de destek sayılır. Ancak, destek sayılabilmek için ölenin mutlaka ölüm zamanında bir kimseye bakmakta bulunmasına gerek yoktur. İleride kurulacak olan bakma ilişkisi de mülga BK'nın 45/2'nci maddesinin (TBK. 53 m.) uygulanması için yeterlidir. Başka bir deyişle, ölüm olmasaydı ileride kurulacak ilişkinin bakma ilişkisi olacağı kesin ise, destekten yoksun kalma tazminatı istenebilir. Destekten yoksunluk tazminatı, nitelikçe, üçüncü kişilere desteğin gelir ve yardımından yoksun kalmaları nedeniyle tanınmış bağımsız bir hak olup, mirasçılık sıfatı ve miras hukuku ile ilgisi yoktur. Çünkü bu hak mirasçılık sıfatından değil, eylemli olarak destek olanın ölümü nedeniyle, onun gelir ve yardımından yoksun kalma ya da farazi destek olma olgusundan kaynaklanmaktadır. Görülüyor ki, mülga BK'nın 45'inci maddesinde sözü geçen destek kavramı, hukuksal bir ilişkiyi değil, eylemli bir durumu hedef tutar ve hısımlığa veya yasanın nafakaya ilişkin hükümlerine dayanmaz. Bu itibarla, somut uyuşmazlıkta, davacı Ahmet ile ölen arasındaki eylemli durumun davacı tarafın delilleri toplanıp tanıkları dinlenerek tespiti ve sonucuna göre karar vermek gerekirken bilirkişi raporundaki değerlendirme esas alınarak, ihtimale dayalı olarak bu davacı hakkındaki davanın reddine karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir. ...” (Eriş, s. 986).

olayından önceki sosyal ve ekonomik düzeyinin devamını sağlayacak bir miktar paranın ödenmesini sağlamaktır¹³⁴. Destekten yoksun kalma tazminatını isteyebilecek olanlar ise, esas itibarıyla hayatta kalsaydı ölenin yardımından istifade edebilecek olan çocuklar, eş ve ana-baba gibi yakınlarıdır. Bu yakınlık hısımlıkla sınırlı olmayıp fiilî bir yakınlık da olabilir. Fiilî yakınlar olarak örnek olarak, nişanlılar ile dini nikâh çerçevesinde birlikte yaşayanlar lehine destekten yoksun kalma tazminatına hükmedilebilmesi gösterilebilir¹³⁵.

Türk Ticaret Kanununun 915 inci maddesine göre, “*Yolcu, yolculuk sırasında ölürse, taşıyıcı, mirasçuların çıkarını korumak için yolcuya ait bagaj ile eşyayı ilgililerine teslim edinceye kadar bunların iyi hâlde korunmaları için gerekli önlemleri alır (f.1). Ölünün yakınlarından biri orada bulunuyorsa, bu işlemleri denetleyebilir ve taşıyıcıdan, birinci fıkrada belirtilen eşyanın kendi elinde bulunduğuna ilişkin bir yazılı beyan isteyebilir (f.2)*”. Bu nedenle, taşımacının ölen yolcuya ait bagaj ve eşyanın korunması ile ilgili gereken tedbirleri almaması nedeniyle bir zarara neden olması durumunda tüm zararlardan sorumlu olur. Taşımacı ile yolcu arasında aksine bir sözleşme yapılamaz. Eğer yapılmış ise geçersiz olur¹³⁶. Ayrıca, söz konusu hükmün yolcunun kaza dışı bir sebeple ölmesi hâlinde de uygulanabileceği ifade edilmektedir¹³⁷. Öte yandan, yolcunun yaralanması sonucunda bagaj ve eşyasını koruyamayacak duruma gelmesi hâlinde de taşımacı gereken koruma önlemlerini almalıdır¹³⁸.

¹³⁴ **Öztürkler**, Cemal, Uygulama İçinden Ölüm ve Bedeni Zarar Hallerinde Maddî Tazminatın Hesaplanması Teknikleri, Ankara 2003, s. 31.

¹³⁵ **Ayan**, Borçlar, s. 302-303. Bkz., 4.HD. 21.10.2010, E.2009/13638 K.2010/10663, “...Borçlar Kanunu’nun 45.maddesinde sözü edilen destek kavramı, hukuki bir ilişkiyi değil, eylemli bir durumu amaçlar ve hısımlık ilişkisine ya da yasanın hakkındaki düzenlemelerine dayanmaz. Kanun gereğince bir kimseye yardım etmek zorunda bulunan kişi değil, eylemli ve düzenli olarak onun geçimini kısmen veya tamamen sağlayacak biçimde yardım eden ve olayların doğal akışına göre eğer ölüm gerçekleşmeseydi az veya çok yakın gelecekte de bu yardımı sağlayacak olan kişi destek sayılmalıdır. Diğer yandan, genel yaşam deneyimleri ve hayatın olağan akışı da çocukların anne ve babasına belirli bir düzeyde destek olacağını gösterir. Bu desteğin tutarı tarafların yaşam düzeyi, sağlık, sosyal ve ekonomik durumları ile orantılı olarak değişebilir de çocuğun hiç destek olmayacağı kabul edilemez. Destek, mutlaka para veya maddi katkı biçiminde olmayabilir. Anne ve babanın belirli bir gelirinin olması ölenin desteğinden yoksun kalmadıkları sonucunu doğurmaz. ...” (**Ayan**, Borçlar, s. 270).

¹³⁶ **Eriş**, s. 1052.

¹³⁷ **Ülgen**, Yolcu, s. 18.

¹³⁸ **Eriş**, s. 1051.

cc) Yolcunun Yaralanması

Zararın görünüm hâllerinden diğeri “*yolcunun kaza neticesinde yaralanması*”dır. Bu husus, Karayolu Taşıma Kanununun 17 inci maddesinde, “*kaza nedeniyle yolcunun yaralanması*” şeklinde ifade edilmiştir. Yolcunun yaralanması hâlinde taşımacınının sorumlu olacağı Türk Ticaret Kanununun Zamanasını başlıklı 855 inci maddesinin, “*Bu kitap hükümlerine tâbi taşımalarda, yolcunun ... bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde ...*” şeklindeki birinci fıkrasından çıkarılabilir. Taşımacının yolcunun yaralanması hâlinde sorumluluğunun kaynağı ise “*yolcuyu sağ salim varış yerine ulaştırma borcu*”nun ihlâl edilmiş olmasıdır.

Yolcunun yaralanması hâlinde meydana gelen zararların nelerden ibaret olduğu hakkında ilgili mevzuatlarda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Karayolu Taşıma Kanununun 36 ncı maddesinin atfı gereğince zararın tespiti ve tazminatın belirlenebilmesi için Türk Borçlar Kanununun 53 üncü maddesinin uygulanması gerekir¹³⁹.

Beden bütünlüğüne ilişkin zararlar, Türk Borçlar Kanununda saldırının ölümle sonuçlanıp sonuçlanmamasına göre farklı şekilde düzenlenmiştir. Yolcunun kaza neticesi yaralanması sonucunda doğan zarar, kişinin ölümüne yol açmamış ise, hangi zarar kalemlerinin istenebileceği Türk Borçlar Kanununun 54 üncü maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu düzenlemeye göre, “*bedensel zararlar özellikle şunlardır:*

1.Tedavi giderleri

2.Kazanç kaybı

3.Çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar

4.ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar.”

Zarar, kişinin ölümüne yol açmamış ise tedavi giderleri talep edilebilir¹⁴⁰. Maddî zararın kapsamında yer alan tedavi giderlerinin talep edilebilmesi için,

¹³⁹ Or, s. 112; 4; Zeyneloğlu, s. 248.

¹⁴⁰ Bakıcı ücretinin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği hususunda bkz., Ayan, Borçlar, s. 299. Ayrıca bkz., 11.HD.03.02.2000, E.1999/9980 K.2000/645, “...Davacı vekili, davalıların sürücüsü ve maliki oldukları araca yolcu olarak binen müvekkilinin durakta inmek üzereyken, sürücü A'nın aracı hareket ettirmesi sonucu düşerek sağ ayağının kırıldığını, iki ay kadar yatakta yattığını, gerek ev işlerini gerek kendi bakımını ücret ödeyerek bir bakıcıya yaptırdığını, dışarda günlük ev temizliği işlerinde çalışmakta olan müvekkilinin olay nedeniyle kazanç kaybına uğradığını ileri sürerek, müvekkili G. için 150.000.000.- lira maddî, 100.000.000.- manevî, G. 'nin eşi diğer müvekkili için 100.000.000.- lira manevî tazminatın davalılardan tahsilini istemiş, daha sonra S.T

beden bütünlüğünün ihlâli ile illiyet bağı içerisinde bulunması gerekir¹⁴¹. Kazanç kaybı ise, hem fiili kazanç kaybını hem de çalışma gücünün tamamen veya kısmen kaybindan kaynaklanan muhtemel zararları ifade eder. Fiili kazanç kaybı, hüküm anında mevcuttur. Muhtemel kazanç kaybı ise, geleceğe ilişkin bir tahminden ibarettir. Bu nedenle, bu tür zararlarda hâkime, kararın kesinleşmesinden itibaren iki yıl içerisinde kararını yeniden gözden geçirme yetkisi verilmiştir (TBK.m.75)¹⁴².

dd) Yolcunun Gecikmesi

Taşımacının, taahhüt edilen taşıma fiilini, sözleşmede kararlaştırılan zamanda ve kararlaştırılan sürede yapma borcu vardır¹⁴³. Karayolu Taşıma Kanununda yolcunun gecikmesi hâlinde taşımacının sorumluluğunu düzenleyen hükümler bulunmamaktadır. Söz konusu borç, Türk Ticaret Kanununda “*seferin yapılamaması* (TTK.m.907)”, “*seferin gecikmesi* (TTK.m.908 vd.)”, “*seferin duraklaması* (TTK.m.911)” şeklinde üç ayrı hâl olarak düzenlenmiştir¹⁴⁴.

Taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra fakat, hareketten önce seferin yapılamamasına öğretide “*seferin durdurulması*” adı verilir¹⁴⁵. “*Seferin yapılamaması*” Türk Ticaret Kanununun 907 nci maddesinde düzenlenmektedir. Bu bakımdan, ölüm, hastalık veya bunun gibi bir mücbir

hakkındaki davasından vazgeçtiğini beyan etmiştir. Davalı, S.T vekili, aracın durmasından ve davacının inmesinden sonra ayağının yerden kayarak düştüğünü savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar, benimsenen bilirkişi raporları doğrultusunda davalı araç sürücüsünün davacının tamamen inip, kapıyı kapatmasını beklemeden aracı hareket ettirdiğinden düşmesine neden olduğu, davacının ayağının kırılması nedeniyle 90 günlük iyileşme süresi boyunca 135.000.000.- lira bakıcıya ücret ödediği, geçici iş göremezlik zararının 33.253.950.- lira olduğu, raporların tanık anlatımlarına uygun düştüğü, BK.nun 47. maddesi gereğince duyulan acı ve elemnin derecesi ve özel haller dikkate alınarak G. bakımından manevi tazminat talebinin kabulünün gerektiği, diğer davacının olayda cismani zarar görmediği ve psikolojik olarak yıprandığını da kanıtlayamadığı, diğer davalı hakkındaki davadan feragat gerekçeleriyle davacı G. bakımından davanın kabulüne 150.000.000.- lira maddi, 100.000.000.- lira manevi olmak üzere toplam 250.000.000.- lira tazminatın davalı S.T den tahsiline, diğer davacı ve davalı bakımından davanın reddine karar verilmiştir. ...” (www.hukukturk.com).

¹⁴¹ Büyüksağış, Erdem, Yeni Sosyo-Ekonomik Boyutuyla Maddî Zarar Kavramı, İstanbul 2007, s. 56.

¹⁴² Ayan, Borçlar, s. 299-300.

¹⁴³ Zeyneloğlu, s. 225; Ülgen, Yolcu, s. 17.

¹⁴⁴ Zeyneloğlu, s. 225 vd.; Ülgen, Yolcu, s. 19-220.

¹⁴⁵ Zeyneloğlu, s. 225; Ülgen, Yolcu, s. 21; Or, s. 68.

sebeup dolayısıyla sefer yapılamazsa, sözleşme, taraflardan herhangi birine tazmin yükümlülüğü doğurmaksızın sona erer (TTK.m.907/I). Bununla birlikte, sefer, taşıma aracıyla ilgili olup taşımacı için kusur oluşturmayan, iki tarafın da kusurundan doğup yolculuğa engel bulunan veya yolculuğu tehlikeli duruma sokan bir sebeup dolayısıyla yapılamamışsa, sözleşme, taraflardan herhangi birine tazmin yükümlülüğü doğurmaksızın kendiliğinden geçersiz olur (TTK.m.907/II). Öte yandan, sefer taşımacının fiili veya ihmali sebebiyle yapılamamışsa, yolcu verdiği ücretin yanında bu yüzden uğradığı da zararı isteyebilir (TTK.m.907/III). Sefer, herhangi bir sebeuple yapılamamış ve yolcu da sefer için saatinde gerekli yerde bulunmamışsa, yolcu o seferi izleyen seferlerden birinde, aynı düzeydeki bir araçla ve aynı düzeydeki bir yerde seyahat etme hakkına haizdir. Bu nedenle, taşımacının, zamanında hareket yerinde bulunamayan yolcuya, bir sonraki araç ile seyahat etmeyi teklif etmekle yükümlüdür. Zira, taşımacı yolcuya sefer öneremezse taşımacı, bilet ücretinin üç katı tutarında tazminat ödemek zorundadır. Öte yandan, seferin yapılamamasında taşımacının kusuru yoksa ve yolcu aynı şartlarla kendisine önerilen seferi haklı bir sebeup göstermeksizin reddederse, yolcu, taşıma ücretini öder (TTK.m.907/IV).

“*Seferin gecikmesi*” karşımıza “*hareketin gecikmesi*” ve “*sefer esnasında gecikme*” şeklinde çıkar. Hareketin gecikmesi başlığını taşıyan Türk Ticaret Kanununun 908 inci maddesine göre, “*Hareket, duruma ve şartlara göre yolcudan katlanması istenemeyecek bir süre gecikirse, yolcu sözleşmeden cayıp ödediği ücreti ve varsa zararını isteyebilir. Yolcu, gecikmeye rağmen yolculuğu yapmışsa, sadece gecikmeden doğan zararının tazminini dava edebilir. Cayma şekle bağlı değildir; hareket yerinden ayrılma, cayma kabul edilir. Sözleşmeden cayılma veya cayılma, gecikme nedeniyle doğmuş herhangi bir zarar ispat edilemese bile mahkemece bilet parasının üç misli tazminata karar verilir*”. Bu bakımdan, sefer hareketinin gecikmesi nedeniyle yolcunun üşüyerek hastalanması durumunda tedavi masraflarını taşımacıdan isteyebileceğinin kabulü gerekir¹⁴⁶.

Söz konusu gecikme sefer sırasında da ortaya çıkabilir. Taşımacı, sözleşmede aksi belirtilmedikçe, sefer esnasında, tarifede bulunmayan bir yerde durur, sebepsiz bir yere olağan yoldan başka bir yol izler veya kendi fiili sebebiyle gidilmesi amaçlanan yere geç ulaşırsa, yolcu, sözleşmeden cayıp tazminat isteyebilir (TTK.m.909/I)¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Zeyneloğlu, s. 227.

¹⁴⁷ Zeyneloğlu, s. 227; Ülgen, Yolcu, s. 20; Or, s. 74.

Seferin “zorunlu sebepler” nedeniyle gecikmesi durumunda nasıl hareket edileceği noktasında taraflar arasında anlaşmanın olup olmamasına bakılır. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 910 uncu maddesine göre, “Sefer, Hükümet emrinden, idari bir tasarruftan, taşımanın yapıldığı aracın onarılması zorunluluğundan veya ansızın çıkıp yolculuğa devamı tehlikeli duruma sokan bir sebepten gecikmişse, iki taraf arasında buna ilişkin bir sözleşme bulunmadığı takdirde, aşağıdaki hükümler uygulanır; a) Yolcu, engelin kalkmasını veya onarımının sonunu beklemek istemezse, taşıma ücretini, gidilen yol ile orantılı olarak ödeyerek sözleşmeden cayabilir. b) Yolcu, taşıma aracının hareketini beklerse, sadece kararlaştırılmış ücreti öder. Taşıma ücretine yemek dâhilse durma süresince yemek giderini yolcu yüklenir”¹⁴⁸.

Taşıma sözleşmesinin kurulmasından ve seferin başlamasından sonra yolculuğun yapılamamasına “seferin duraklaması” adı verilir. Taraflar, seferin duraklaması hâlinde uygulanacak hükümleri sözleşme ile düzenleyebilirler¹⁴⁹. Taraflar seferin duraklaması hâlinde sözleşmeyle ayrı bir düzenleme yapmamış iseler, Türk Ticaret Kanununun 911 inci maddesi hükmü uygulama alanı bulacaktır. Bu hükme göre, “Sefer, taşıma sözleşmesinin kurulmasından ve hareketten sonra duraklarsa, sözleşmede aksine bir hüküm bulunmadığı takdirde, aşağıdaki hükümler uygulanır: a) Yolcu kendi isteği ile yol üzerinde bulunan bir yerde yolculuktan vazgeçerse ücretin tamamını öder. b) Taşıyıcı, sefere devamdan vazgeçer veya taşıyıcının kusuru sebebiyle yolcu yol üzerinde bulunan bir yerde inmek zorunda kalırsa, taşıma ücreti ödenmez; ödenmişse yolcu tamamını geri alır. Yolcunun tazminat hakkı saklıdır”.

¹⁴⁸ YHGK. 19.11.1976, E.1975/11-477 K.2944, “...Dosyada mevcut ve hilafi ispat edilmemiş bulunan belgeye nazaran, program veçhile davacıların Türkiye'ye dönmesi gerektiği tarihlerde kolera salgınının mevcudiyeti ve bu nedenle de mutad güzergahının, (Bulgaristan-Türkiye) giriş kapısı yerine (Yunanistan- Türkiye) şeklinde değiştirilmesi zaruretinin ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. TTK'nın 803'üncü maddesinde belirtildiği üzere bu gibi hallerde davacıların, sefere devamı tehlikeli kılan engelin kalkmasını beklemeyerek gidilen mesafe ile mütenasip olarak taşıma ücretini ödeyip, taşıma sözleşmesinden cayma olanakları mevcuttur. Davacılar, bu haklarını kullanmamış bulunmalarına göre, davalı şirketten bu maddede belirtilen haklar dışında maddi ve manevi tazminat altında herhangi bir talepte bulunmalarına olanak yoktur. Kaldı ki, genel bir hüküm olan Borçlar Kanununun manevi tazminatla ilgili 49'uncü maddesi şartları da olayda gerçekleşmiş değildir. ...” (Eriş, s. 922).

¹⁴⁹ Zeyneloğlu, s. 226; Ülgen, Yolcu, s. 21; Or, s. 70.

d) İlliyet Bağı

Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerin ihlâl edilmesi dolayısıyla yolcuların uğradıkları zararlar karşısında taşımacının akdî sorumluluğunun, “*ağırlaştırılmış kusurlu sorumluluğu*” olduğu ifade edilebilir. Akdî sorumlulukta, borcunu yerine getirmeyen borçlunun kusurlu olduğu varsayılır. Bu nedenle yolcunun taşımacının kusurunu ispat etmesine gerek yoktur. Söz konusu kaza ile zarar arasında illiyet bağının ispatı yeterlidir.

Türk ve İsviçre hukukunda genel kabul gören illiyet, uygun illiyet bağıdır¹⁵⁰. Uygun illiyet bağında her sebep değil, sebepler arasında değer verilebilir olan sebepler esas alınır. Uygun illiyet bağında, sebeplerden yaşamın olağan akışına uygun olanları sorumluluk doğurur. Bu bağda, belirli bir sonucun zorunlu bir şartını oluşturan davranış, ancak bu sonucun gerçekleşme olasılığını genel ve nesnel olarak artırıyor ve kolaylaştırıyorsa sebep olarak kabul edilir¹⁵¹. Bütün sorumluluk türlerinin sınırlandırılmasında uygun illiyet kuramından yararlanmak mümkündür¹⁵².

Türk Borçlar Kanununda açıkça düzenlenmemiş olmasına rağmen öğretide genel olarak illiyet bağına kesen hâller olarak “*mücbir sebep*”, “*zarar görenin ağır kusuru*” ve “*üçüncü kişinin ağır kusuru*” gösterilir¹⁵³. Karayolu Taşıma Kanununun 18 inci maddesinin ikinci fıkrasında da illiyet bağına kesen hâlleri, “*...taşımacı, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya hak sahibinin veya üçüncü bir kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur*” şeklinde belirtmiştir.

Mücbir sebep, sorumlu olan kimseyle bağlantısı olmayan, önceden öngörülemeyen, karşı konulamayan, olağanüstü bir olaydır¹⁵⁴. Mücbir sebep,

¹⁵⁰ **Eren**, Fikret, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Ankara 1975, s. 52, 53; **Atamer**, Yeşim, Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması: Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları, İstanbul 1966, s. 41.

¹⁵¹ **Atamer**, s. 43; **Yücel**, s. 157; **Eren**, İlliyet, s. 52, 53.

¹⁵² **Erişgin**, Nuri, Tehlike Bağı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 49, S. 1-4, 2000, s. 141; **Yücel**, s. 157, 158; **Eren**, İlliyet, s. 54.

¹⁵³ **Ayan**, Borçlar, s. 266-267.

¹⁵⁴ **Yücel**, s. 163; **Uluslan**, İlhan, Tehlike Sorumluluğu Üstüne, İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 4, S. 6, 1970, s. 45; **Eren**, Genel, s. 557; **Ayan**, Borçlar, s. 266; **Kılıçoğlu**, Borçlar, s. 312; **Tiftik**, Mustafa, Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, 2. Baskı, Ankara 2005, s. 36.

sel, fırtına, deprem gibi doğal olaylardan doğabileceği gibi savaş gibi beşerî olaylardan da kaynaklanabilir¹⁵⁵. Bu bakımdan mücbir sebepten bahsedebilmek için, teknik ve bilimin o andaki verilerine göre her türlü önlem alınsa, her türlü özen gösterilse bile, zararlı sonucun hiç kimse tarafından önlenememesi gerekir¹⁵⁶. Bu bakımdan, taşımacının, bir kış günü kış lastiğini takmadan yola çıkması ve yoldaki gizli buzlanma nedeniyle kaza yapması sonucunda yolcuların bir kısmının yaralanması veya ölmesi hâlinde, taşımacının mücbir sebep nedeniyle illiyet bağının kesildiği savunmasına itibar edilmemelidir.

İlliyet bağını kesen diğer bir hâl ise, zarar görenin ağır kusurudur. Zarar görenin ağır kusurunun sorumluluktan kurtulma sebebi olarak sayılabilmesi için bu kusurlu davranışın taşımacının gerçekleştirmiş olduğu zarar verici olayı ikinci plâna itecek bir yoğunlukta olması gerekir¹⁵⁷. Zarar görenin ağır kusurunun sorumluluğu kestiği hâllere örnek olarak, intihar etmek kastıyla birinin kendisini otobüsün önüne atması ve ölmesi, hareket hâlinde bulunan otobüsten atlayarak ölmek veya hareket hâlindeki otobüse binmeye çalışırken ölmek gösterilebilir. Bu gibi durumlarda taşımacının sorumluluğundan bahsedilemez. Zira, bir kimsenin intihar amacıyla bilerek ve isteyerek seyir hâlindeki otobüsün önüne atlaması sonucunda ölmesi hâlinde otobüsün aniden durması olanaksızdır. İntihar eylemi illiyet bağını kesecek ağırlıktadır. Bu nedenle, intihar olayından dolayı taşımacının sorumlu olmayacağı kabulü gerekir.

İlliyet bağını kesen son hâl ise üçüncü kişinin ağır kusurudur¹⁵⁸. Üçüncü kişinin ağır kusurunun sorumluluğu ortadan kaldırabilmesi için illiyet bağını kesecek güçte olmalıdır. Üçüncü kişinin ağır kusuruna örnek olarak, öğretide, tren kompartımanlarından birine başkası tarafından konulan bir bombanın, yolculardan biri tarafından uzaklaştırılması çabası sırasında patlaması gösterilmektedir¹⁵⁹. Buna karşılık, öğretide, üçüncü bir kişinin, uçağı, bomba koyarak düşürmesi, üçüncü bir kişinin ağır kusuruyla trenin raydan çıkarılması gibi hâllerde uçak ve demiryolu işletmesine has tipik tehlikelerin gerçekleştiği ve bu nedenle, üçüncü kişinin illiyet bağını kestiğinin kabul

¹⁵⁵ Tiftik, s. 36; Yücel, s. 165; Ayan, Borçlar, s. 266; Eren, Genel, s. 558.

¹⁵⁶ Eren, Genel, s. 561.

¹⁵⁷ Tiftik, s. 37; Eren, Genel, s. 563; Ayan, Borçlar, s. 267.

¹⁵⁸ Ulusan, s. 47; Yücel, s. 173; Tiftik, s. 39; Kılıçoğlu, Borçlar, s. 312; Ayan, Borçlar, s. 267; Eren, Genel, s. 566.

¹⁵⁹ Ulusan, s. 47.

edilmemesi gerektiği ifade edilmektedir¹⁶⁰. Dolayısıyla bu görüşe göre, eğer üçüncü kişinin ağır kusuruna rağmen ortaya çıkan zarar taşımacılığın getirdiği tipik tehlikeye uygunsuz taşıyıcı/taşımacının sorumluluğundan bahsedilebilir. Aynı çözüm yolunun üçüncü bir kişinin ağır kusuruyla otobüsün yoldan çıkartılarak şarampole yuvarlanması hâlinde de kabulünün gerektiği ifade edilebilir.

Öte yandan, Karayolu Taşıma Kanununun 18 inci maddesinin ikinci fıkrası taşımacıya araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilemiş olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtuluş imkânı tanımamıştır. Ayrıca Karayolu Taşıma Kanununun 7 nci maddesinin ikinci fıkrası hükmüne göre, “*İlgili mevzuat hükümlerine uygun bir taşıtı, nitelikli hizmet ve personeli sefere göndermek, şoförlerin sürücü belgelerinin bulunup bulunmadığını araştırmak, teknik şartlara uymayan taşıtların trafiğe çıkmasına engel olmak, güzergâh mesafesini dikkate alarak yeteri kadar şoförü bulundurmak, taşıt kartları olmayan ve bu Kanunda öngörülen sorumluluk sigortası bulunmayan taşıtları trafiğe çıkarmamak hususunda taşımacı gereken özeni ve dıyarlılığı göstermek zorundadır*”. Söz konusu hüküm uyarınca, taşımacının, teknik şartlara uymayan taşıtları trafiğe çıkarmama yükümlülüğü bulunmaktadır.

2- Bagajın Uğradığı Zararlardan Kaynaklanan Akdî Sorumluluğa Yol Açan Hâller

a) Genel Olarak

Taşımacının bagajın uğradığı zararlardan dolayı sorumluluğu, Karayolu Taşıma Kanununun 17 inci maddesinde, “*Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımaları, duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içerisinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur*.” Ve Türk Ticaret Kanununun 912 inci maddesinde “*Yolcu, bagajı ile el bagajı için, aksine sözleşme yoksa, ayrı ücret ödemez. Taşıyıcı, yolcunun eşyasının zıyaından veya hasara uğramasından Kanununun 875 ilâ 886’ncı maddeleri uyarınca sorumludur (f.1). Yolcunun kişisel eşyasından taşıyıcı sorumludur (f.2)*.” şeklinde düzenlenmiştir.

6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanununun 804 üncü maddesinin ikinci fıkrası, “*Yolcunun yanında alıkoyduğu eşyadan, taşıyıcı mesul değildir*” şeklindeydi. Bu nedenle, öğretide, yolcunun yolculuk esnasında taşınmak

¹⁶⁰ Eren, Genel, s. 567.

üzere dolaysız zilyetliğini taşımacıya devretmeyerek üzerinde doğrudan fiilî hâkimiyetini sürdürdüğü kişisel eşyaları (zati eşyalar) için taşımacının taşıma sözleşmesinden doğan herhangi bir sorumluluğunun olmadığı savunulmaktaydı¹⁶¹. Buna karşılık, 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanununun 804 üncü maddesini karşılayan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 912 nci maddesinde “*Yolcunun yanında alıkoyduğu eşyadan, taşıyıcı mesul değildir*” şeklindeki düzenlemeye yer verilmemiştir. Gerçekten bu husus, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 912 nci maddesinin gerekçesinde, “*4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile getirilen düzenlemelere uygun olarak değişik yapılmış ve taşıyıcının, yolcunun yanında bulundurduğu eşyadan da sorumlu tutulması kuralı getirilmiştir*” şeklinde ifade edilmiştir. Bu nedenle, yolcunun, yolculuk esnasında taşınmak üzere dolaysız zilyetliğini taşımacıya devretmeyerek üzerinde doğrudan fiilî hâkimiyetini sürdürdüğü el bagajı için de taşımacının sorumluluğunun bulunduğu ifade edilebilir. Aynı zamanda yolcu, taşımacı ile aksine bir düzenleme yapmamışsa bagajı ile el bagajı için ayrı bir ücret ödemek zorunda değildir (TTK.m.912/1). Bununla birlikte, taşımacının bagajın uğradığı zararlardan kaynaklanan akdî sorumluluğu, Türk Ticaret Kanununun 912 nci maddesinin atfı dolayısıyla eşya taşımaları için sevk edilmiş olan 875 ilâ 886’ncı maddelerine göre olmaktadır.

b) Taşıyıcının, Bagaj Taşıma Taahhüdüne Aykırı Fiili

Yolcu taşımalarında yolcunun beraberinde götürdüğü bagajın ayrı bir taşıma sözleşmesine konu oluşturup oluşturmayacağı noktasında öğretide fikir birliği bulunmamakla birlikte, bagajın taşınmasının aslî edim olarak yüklenilmediği ve bunun yolcu taşıma sözleşmesinden doğan yan edim niteliğine sahip olduğu ifade edilebilir¹⁶². Bu nedenle, yolcu beraberindeki

¹⁶¹ Arkan, Yolcu, s. 21; Zeyneloğlu, s. 229; Ülgen, Yolcu, s. 30; Ülgen, Taşıma, s. 49, dn. 39. Buna karşılık, yazarlar, yükün zarara uğraması hâlinde, koşulları varsa, yolcunun haksız fiil hükümlerine dayanarak tazminat talep edebileceğini savunmaktaydılar. Ayrıca bkz., TD. 21.5.1970, E. 1096 K.2138, “Davacının özel çantası içerisindeki yanan paranın Y.S.E den ödendiği adı geçen idareden gelen cevaptan anlaşılmış ve bu paranın yenilenmek suretile tedavüle çıkarılmasının mümkün olmadığı resmen tespit edilmiştir. İdarenin yazısı ile de yanan paranın miktarı belirlenmiş olmasına ve olayın oluş şekline göre TTK.nun 798. ve diğer maddelerine girer şekilde mütalaası mümkün olmayıp yolcunun bizzat üzerinde taşınması gereken türden zati eşya olması ve zarara sebep olan olayın haksız fiil niteliğinde bulunmasına ve haksız fiil neticesinde dava konusu paranın ziya uğramış bulunması bakımından BK. haksız fiilleri ilişkin hükümlerinin tatbiki ve bu itibarla da davalının sorumluluğu kabulü icabetmiş bulunmasına göre temyiz itirazlarının reddi ile usul ve kanuna uygun olan hükmün onanması gerekmiştir” (Zeyneloğlu, s. 229, dn. 230).

¹⁶² Arkan, Yolcu, s. 20; Eriş, s. 927; Akkurt, Yolcu, s. 292.

bagajın ve kişisel eşyasının taşınmasını taşıyıcıdan isteyebilir. Buna karşılık, taşımacı, yolcunun, bagajın ve kişisel eşyasının taşınmasını isteme hakkını gerektiği şekilde yerine getirmemesi durumunda, şartları dâhilinde taşımacının sorumluluğundan bahsedebilir.

Taşımacının, bagaj taşıma taahhüdüne aykırı fiili, “*bagajın bakım ve muhafazasına özen gösterme yükümlülüğünün ihlâli*” veya “*bagajı teslim etme yükümlülüğünün ihlâli*” şeklinde ortaya çıkar¹⁶³.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, taşıyıcının, el bagajı için TTK.m.912'nin atfı dolayısıyla TTK.m.875 vd. göre sorumlu olup olmayacağıdır. Türk Ticaret Kanununun 912 inci maddesinin açık hükmü dolayısıyla, yolcunun yanında bulundurduğu eşyadan diğer bir deyişle el bagajından taşımacının sorumlu olduğu anlaşılmaktadır. Kaldı ki, bu husus anılan hükmün gerekçesinde de ifade edilmiştir. Taşıyıcının, bagajı ve el bagajının zıya veya hasarı için sorumlu olduğu kabul edilmekle birlikte bu sorumluluğun TTK.m.912'nin atfı dolayısıyla TTK.m.875 vd. hükümlerine göre olacağı ifade edilebilir. Türk Ticaret Kanununun 875 inci maddesinde taşıyıcının, zıya ve hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluğu düzenlenmiştir. Anılan hüküm, “*Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyandan, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur*” şeklindedir. Söz konusu hükümde eşyanın teslim alınmasından bahsedilmektedir. Bu bakımdan, yolcudan ayrı olarak ve taşıyıcının zilyetliğinde taşınan yükün TTK anlamında “*bagaj*” adını aldığı (TTK.m.912/I), taşıma sırasında bagajın taşıyıcının hâkimiyetinde bulunmasından dolayı, taşıyıcı, söz konusu bagajın bakım ve muhafazasına özen göstermekle yükümlü olduğu¹⁶⁴, taşıyıcı, hâkimiyeti altına girmiş olan bagaja gerekli özeni göstermemesi sonucu bagajın zıya, hasara uğraması veya gecikmesi hâlinde taşıyıcının TTK.m.912'nin atfı dolayısıyla TTK.m.875'e göre sorumlu olacağı tartışmasızdır. Öte yandan, yolcunun yanında alıkoyduğu eşyanın diğer bir deyişle el bagajının zıya, hasara uğraması ve gecikmesinden dolayı da TTK.m.912/II'nin açık hükmü dolayısıyla taşıyıcının sorumlu olduğunun kabulü gerekir.

c) Zarar

Taşımacının, yolcunun bagajı ve kişisel eşyasının taşınmasından kaynaklanan akdî sorumluluğunun doğabilmesi için, “*bagajın bakım ve*

¹⁶³ Akkurt, Yolcu, s. 243.

¹⁶⁴ Arkan, Yolcu, s. 21.

muhafazasına özen gösterme yükümlülüğü” veya “*bagajı teslim etme yükümlülüğü*”nün ihlâl edilmesi dolayısıyla bir zarar meydana gelmiş olmalıdır. Zararın görünümü, “*bagajın zıyayı*”, “*bagajın hasarı*” ve “*bagajın gecikmesi*” şeklinde karşımıza çıkabilir.

aa) Bagajın Zıyayı

Taşıma hukuku açısından bagajın zıyayı, taşımacının taşınmak üzere kendisine verilen bagajı, yolcuya temsil edemeyecek durumda olmasıdır¹⁶⁵. Bagajın zıyayına örnek olarak, bagajın yanması, kaybolması, çalınması, yetkili makamlarca el konulması, yanlışlıkla başka bir yolcuya teslim edilmesi gösterilebilir. Bagajın zıyayı, fiilî bir imkânsızlıktan kaynaklanabileceği gibi hukukî bir imkânsızlıktan da kaynaklanabilir¹⁶⁶.

Bagaj, tamamen zıyaa uğrayabileceği gibi kısmen de zıyaa uğrayabilir¹⁶⁷. Bagajın tamamen zıyaa olması hâlinde tam zıyadan bahsedilir¹⁶⁸. Meselâ, taşıma konusu bagajın çalınması durumunda tam zıyaa söz konusudur. Bagajın mislî bakımdan bir kısmının zıyayı ise kısmî zıyayı olarak ifade edilir¹⁶⁹. Kısmî zıyayının varlığının kabulü için, ekonomik değer taşıyan ve teslim edilebilir bir kısım eşyanın olması gerekir¹⁷⁰. Eğer, kısmen zıyaa olan eşya dolayısıyla zıyaa olmayan eşyanın bir anlamı kalmayacaksa tam zıyaa söz konusu olur. Meselâ, taşıma konusu bagajda değerli bir oyun takımının bir parçasının kırılması hâlinde tam zıyadan bahsedilebilir¹⁷¹. Yine, yolcunun 97 parça yemek takımından bir parçasının kırılması hâlinde tam zıyadan bahsetmek mümkündür.

Eşyanın zıyayı hâlinde maddî zarar istenebilir. Tam zıyayı hâlinde taşıma konusu bagajın tamamının değeri üzerinden, kısmî zıyayı hâlinde ise taşıma konusu bagajın zayı olmuş veya zarara uğramış olan kısmın değeri üzerinden tazminat hesaplanabileceği ifade edilmektedir¹⁷². Bagajın zıyaa uğramasından

¹⁶⁵ Eşyanın zıyayı açısından benzer bir tanım için bkz., **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 47.

¹⁶⁶ Eşyanın zıyayı açısından benzer bir görüş için bkz., **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 47-48.

¹⁶⁷ **Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 50.

¹⁶⁸ **Akkurt**, Yolcu, s. 250; **Adıgüzel**, Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2012, s. 72; **Or**, s. 89.

¹⁶⁹ **Adıgüzel**, s. 75. Havayoluyla taşınan bagaj açısından benzer bir görüş için bkz., **Akkurt**, Yolcu, s. 251.

¹⁷⁰ **Akkurt**, Yolcu, s. 251; **Adıgüzel**, s. 76.

¹⁷¹ **Adıgüzel**, s. 75.

¹⁷² **Akkurt**, Yolcu, s. 250-251.

dolayı Yargıtay manevis tazminat istenebileceği yönünde kararları bulunmaktadır¹⁷³.

bb) Bagajın Hasarı

Taşıma hukuku bakımından hasar, taşınan eşyada (konuyla ilgili olarak bagajda) meydana gelen ve onun değerinin düşmesine sebep olan her türlü maddi kötüleşme olarak tanımlanmaktadır¹⁷⁴. Bu bakımdan, bagajın içindeki giysilerin ıslanması, bagajın hasarına örnek olarak gösterilebilir. Bununla birlikte, eşyanın tamamı hasara uğrayabileceği gibi bir kısmı da hasara uğrayabilir¹⁷⁵. Yolcunun bagajının içerisinde bulunan elbiselerden sadece birinin ıslanması hâlinde kısmî hasardan bahsedilebilir.

cc) Bagajın Gecikmesi

Taşımacının, taahhüt edilen taşıma fiilini, sözleşmede kararlaştırılan zamanda ve kararlaştırılan sürede yapma borcu vardır¹⁷⁶. Bu bakımdan taşımacının taşıma fiilini zamanında yapmaması dolayısıyla bagajın gecikmesi durumunda taşımacının sorumluluğu gündeme gelir. Bagajın varma yerine ne zaman ulaştırılması gerektiği hususunu öncelikle taraflar taşıma sözleşmesiyle belirleyebilirler. Bu durumda yolcu taşıma sözleşmesinde ki taşıma sürelerine uyulmaması hâlinde bagajın gecikmesinden

¹⁷³ HGK. 29.01.1980, E.2001/11-1161 K.2001/1152, "...Davacıların gezi boyunca giymeyi planladıkları giysi ve kullanmayı planladıkları eşyanın kaybindan davalının sorumlu olduğu, mahkeme huzurundaki açık kabul ile bellidir. Manevi tazminatın unsurları açısından bakıldığında ise davacıların dinlenme, gezi, kültürel etkinlik amacı ile gidilen yabancı bir ülkede daha ilk günden üzerlerinde giysi ile kalmalarının onları ne denli moral çöküntüsüne uğratacağına kuşku bulunmamalıdır. Dahası geziden amaçladıkları faaliyetlere bakıldığında opera, bale gibi gösterilerin özel kıyafetler gerektirdiği de düşünüldüğünde bu çöküntünün giderek elem ve ızdıraba dönüşmesi hayatın olağan akışına uygundur. Bu bakımdan davacıların zararı malvarlığı zararı olmaktan çıkmış, artık kişisel yararların haleldar olması olarak kendini göstermiştir... Burada manevi tazminatı gerektiren nokta eşyaların kaybindan doğan üzüntünün ötesinde bu eşyaların kullanılmaması nedeniyle bir daha tekrarlanmayacak ve kişisel öneme sahip o anların kaybıdır. Bunun insan ruhunda yaratacağı sarsıntıdır... Açıklanan gerekçelerle Özel daire bozma kararına uyulması gerekirken talebin salt eşya kaybindan doğan üzüntü ile sınırlı düşünülmesi ve bunun kişisel yararların haleldar olması kavramına girmediği gerekçesiyle eski kararda direnilmesi doğru görülmemiştir." (Akkurt, Yolcu, s. 251-252, dn. 320).

¹⁷⁴ Ülgen, Taşıma, s. 181; Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 51; Akkurt, Yolcu, s. 252; Sözer, Taşıma, s. 210.

¹⁷⁵ Ülgen, Taşıma, s. 181; Akkurt, Yolcu, s. 253; Sözer, Taşıma, s. 210; Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 51.

¹⁷⁶ Zeyneloğlu, s. 225; Ülgen, Yolcu, s. 17.

bahsedilebilir. Buna karşılık, taşımacı ve yolcu, taşıma süresini yolcu taşıma sözleşmesinde kararlaştırmamışlarsa, somut olaya göre basiretli bir taşımacıdan beklenebilecek olan süre içerisinde bagajın varma yerine ulaştırılması gerekir. Eğer somut olayda basiretli bir taşımacıdan beklenebilecek süre içerisinde bagajın varma yerine ulaştırılmaması hâlinde taşımacının bagajın gecikmesinden kaynaklanan sorumluluğu gündeme gelir¹⁷⁷.

d) Zıya ve Hasarın Taşıyıcının Sorumluluk Süresi İçinde Meydana Gelmiş Olması

Taşımacının, yolcunun bagajının zıya uğramasından dolayı sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için zararın taşımacının bagajın bakım ve muhafazasına özen gösterme borcunun söz konusu olduğu süre içinde gerçekleşmesi gerekir. Taşımacının, bagajın bakım ve muhafazasına özen gösterme borcu ise, bagajın kendisine teslim edilmesiyle başlar ve taşımanın sonunda bagajın tekrar yolcuya teslimi ile son bulur¹⁷⁸. Bu bakımdan, taşımacının kendisine teslim edilen bagajı, yolcuya veya temsilcisine iade etme borcu söz konusudur. Eğer, taşımacıya teslim edilen bagaj, yolcu veya temsilcisine iade edilmeden önce zarara uğrarsa taşımacının sorumluluğu gündeme gelir¹⁷⁹. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 875 inci maddesinin

¹⁷⁷ **Akkurt**, Yolcu, s. 255.

¹⁷⁸ **Arkan**, Yolcu, s. 21-22; **Ülgen**, Yolcu, s. 29. Yük açısından bkz., 11.HD. 24.04.2013, E.2012/9560 K.2013/8178, "...Taşıma hukuku açısından yükün gönderilene teslimi, taşıma faaliyetinin sona ermesi üzerine, taşıyıcı veya taşıyanın hâkimiyetinde bulunan yük üzerindeki zilyetliğinin, gönderilene devrini sağlayan iki taraflı hukuki işlemidir. Bu itibarla, yükün gönderilene tesliminin hukuki niteliğini, tarafların karşılıklı irade açıklamalarıyla kurulan ve taşıyıcı veya taşıyanın yüke özen borcunun ifasına yönelik tasarrufi bir sözleşme olduğu kabul edilebilir. Gümrüğe ve liman işletmelerine yapılan boşaltma işlemlerinin teknik anlamda yükün gönderilene teslimi sonucu doğurup doğurmayacağı hususunda öncelikle taşıyıcı ve gönderen arasında özel bir anlaşmanın bulunup bulunmadığına bakılmalıdır. Zira taraflar yükün gümrük idaresine veya liman işletmesine tesliminin, gönderilene teslim anlamına geleceğini kararlaştırabilir. Böyle bir anlaşmanın bulunmadığı durumlarda ise, ilgili taşıma türünde geçerli bir ticari teamülün var olup olmadığı araştırılmalıdır. Taraflar arasında özel bir anlaşma ve ticari teamülün varlığı tespit edilemiyorsa, bu durumda gümrük idaresinin ve liman işletmesinin kimin (taşıyıcı/gönderilen) faaliyet alanında bulunduğu bakılmalıdır." (**Akkurt**, Yolcu, s. 244).

¹⁷⁹ **Arkan**, Yolcu, s. 22; **Ülgen**, Yolcu, s. 29. 11.HD. 18.4.1979, E.2146 K.2102, "Taşıyıcı, kendisine teslim edilen bagajı, varma yerinde aynen iade ile yükümlü ve yolculuk sırasında meydana gelen ziyan ve hasardan sorumludur. Davacı vekili, davacının İzmir'den Bayındır'a gitmek üzere iki valizi davalıya ait otobüsün muavinine teslim ettiğini, çocuklarını almak için bir anlık uzaklaşmasından sonra vasıtanın kendisini beklemeden hareket ettiğini beyanla kaybolan eşyaların bedelini davalıdan istemiştir. Davalı vekili,

birinci fıkrasına göre, “*Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur*”.

e) İlliyet Bağı

Taşımacının zıyadan veya hasardan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, bagaj taşıma taahhüdüne aykırı fiili ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. Akdî sorumlulukta, borcunu yerine getirmeyen borçlunun kusurlu olduğu varsayılır. Bu nedenle taşımacının kusurlu olduğunun ispat edilmesine gerek yoktur. Bu nedenle, söz konusu bagaj taşıma taahhüdüne aykırı fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağının ispatı yeterlidir. Taşımacı, sorumluluktan kurtulmak istiyorsa zıya, hasar ve gecikmenin, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana geldiğini ispatlamalıdır.

D) TAŞIMACININ BAŞKALARININ FİİLLERİNDEN KAYNAKLANAN SORUMLULUĞU

Taşımacının yolcuyu sağ salim götürme borcu, Karayolu Taşıma Kanununun 7 inci maddesinin birinci fıkrasında, “*Taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu ve eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür*” ve Türk Ticaret Kanununun 914 üncü maddesinin birinci fıkrasında, “*Taşıyıcı, yolcuları rahat bir yolculukla ve sağlıklı olarak gidecekleri yere ulaştırmakla... yükümlüdür*” şeklinde ifade edilmiştir. Öte yandan taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan borçlarını ifa ederken yardımcı kullanılabilir. Bu husus Türk Ticaret Kanununun

eşyaların bagaja konduğunu, ancak hareket saati geldiğinde eşya sahibinin gelmediği anlaşılınca on dakika beklendiğini, yine gelen olmayınca eşyaların sahipsiz eşya peronuna bırakıldığını, bu nedenle şoför ve muavinin kusurları bulunmadığından davanın reddini istemiştir. Mahkemece, TTK.804 ve 781.maddeleri uyarınca taşıyıcı davalının varma yerinde aynen iade ile yükümlü olduğu ve yolculuk sırasında meydana gelen zıyan ve hasardan sorumlu olduğuna dayanılarak, bilirkişilerce saptanan 5.816 liranın davalıdan tahsiline karar verilmiştir. Hüküm davalı vekilince temyiz edilmiştir. Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre, davalı vekilinin temyiz itirazlarının reddiyle, usul ve yasaya uygun bulunan hükmün onanmasına karar verilmiştir.” (www.legalbank.net). **Arkan**, söz konusu kararı, aslı edim olan yolcu taşımalarının gerçekleşmeyeceği anlaşılınca ona bağlı yan edim olan bagaj taşımalarından da haklı bir nedenle kaçınılmış olduğunu, kaldı ki, taşıyıcının, basiretli davranarak bagajı orta yerde bırakmayarak onu sahipsiz eşya bölümüne bıraktığı, bu nedenle, bagajın zıyaının, taşıyıcının kusurundan doğan bir nedenden kaynaklandığını savunmanın güç olduğu gibi gerekçelerle eleştirmektedir (**Arkan**, Yolcu, s. 22).

914 üncü maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde, “*Ancak, taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur*” şeklindeki ifadesinden çıkarılabilir. Aynı zamanda Türk Ticaret Kanununun 879 uncu maddesi, “*Taşıyıcı; a) Kendi adamlarının, b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasında fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur*” düzenlemesinde de taşıyıcının yardımcılardan bahsedilmektedir. Bu düzenlemelerden taşımacının, yardımcılarının kusurundan da sorumlu olacağı sonucu çıkarılabilir¹⁸⁰.

Taşımacının yardımcıları, taşımacının maiyetinde çalışanlar ile onun tarafından kullanılan kişilerden oluşur¹⁸¹.

Taşımacının maiyetinde çalışanlar kişiler, taşımacıyla aralarında bir hizmet ilişkisi bulunan ve hizmet sözleşmesine dayalı olarak taşımacının hizmetinde sürekli olarak görev kişilerdir¹⁸². Taşımacının maiyetinde çalışan kişilerin doğrudan doğruya taşıma işine katılması gerekmez. Taşıma işinde görev yapan diğer kişiler de bu kapsamda değerlendirilir¹⁸³.

Taşımacının kullandığı, diğer bir deyişle taşımacının bağımsız olarak hizmetlerinden yararlandığı kişiler ise, taşımacı ile aralarında sürekli bir ilişki olmaksızın ve taşımacının sadece belirli bir taşıma işini gerçekleştirirken yararlandığı ve bu kişilerin doğrudan doğruya taşımanın gerçekleştirilmesine katılmasının gerekli olmadığı kimselerdir¹⁸⁴. Taşımacının, bu kişilerin fiillerinden sorumlu tutulabilmesi için, bu kişilerin görevini ifa ediyor olmaları gerekir. Buna karşılık, bu işin doğrudan doğruya taşıma işiyle ilgisi olması gerekmez¹⁸⁵.

Türk Ticaret Kanununun 914 üncü maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi ve aynı zamanda Türk Ticaret Kanununun 879 uncu maddesi düzenlemelerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda taşımacının

¹⁸⁰ Ülgen, Yolcu, s. 23.

¹⁸¹ Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 96; Akkurt, Yolcu, s. 267.

¹⁸² Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 96; Akkurt, Yolcu, s. 267; Birinci-Uzun, s. 116.

¹⁸³ Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 96; Akkurt, Yolcu, s. 267; Gençtürk, s. 193; Kırman, s. 108; Birinci-Uzun, s. 116.

¹⁸⁴ Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları, s. 97; Akkurt, Yolcu, s. 268; Arkan, Demiryolu, s. 160.

¹⁸⁵ Akkurt, Yolcu, s. 268

yardımcılarının kusurundan da sorumlu olduğu ifade edilebilir. Öte yandan, yardımcının kusurundan görevini ifa ederken işlediği kusurun anlaşılması gerektiği öğretide ifade edilmektedir¹⁸⁶. Bu bakımdan yardımcının verilen görevle alakalı olmayan davranışlarından taşımacı sorumlu değildir. Meselâ, taşıma aracı şoförünün yolcuyla tartışması ve akabinde onu yaralaması hâlinde taşımacı sorumlu değildir.

Öte yandan, taşımacı, kazanın kendisinin veya yardımcıların en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur (TTK.m.914/I).

V. SONUÇ

Karayolu taşımacılığı nedeniyle zararın ortaya çıktığı hâllerde, belirli kişi veya kişilerin hukukî sorumlulukları gündeme gelir. Şöyle ki, zarar gören ile karayolu taşımacısı arasında, taşımayı konu edinen ivazlı bir sözleşme ilişkisinin varlığı, “*taşımacının hukukî sorumluluğu*” şeklinde adlandırılan, sözleşmeye dayalı sorumluluğu doğuracaktır. Söz konusu sorumluluk, taşıma faaliyetinin, yolcuyu, bagajı veya yükü konu edinmesine ve zararın, bunlardan hangisini etkilediğine göre şekillenir. Bununla birlikte, kaza sonucunda her zarar gören kişinin, her zaman karayolu taşımacısı ile akdî bir ilişki içinde olduğu düşünülemez. Bu durumda, motorlu aracın veya araçların, taşımacı ile aralarında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmayan bir üçüncü kişiye zarar vermesi hâlinde “*motorlu araç işletenin akit dışı hukukî sorumluluğu*” gündeme gelir. Bu sorumluluk ise, sözleşme dışı temellere dayanan bir “*tehlike sorumluluğu*” olarak nitelendirilmektedir. Bununla birlikte, taşımacı ile aralarında sözleşmeden kaynaklanan bir taşıma ilişkisi bulunan yolcuların da motorlu aracın neden olduğu zararlardan ötürü tehlike sorumluluğu hükümlerine şartları elverişliyse müracaat etmeleri mümkündür. Böyle bir durumda, akdî sorumluluk ile akit dışı sorumluluk hükümlerinin yarışması söz konusu olacağından, zarar gören, dilerse akdî dilerse akit dışı sorumluluk hükümlerine başvurabilir.

Şüphesiz, bu tercihin sonucu ispat yükü ve zamanaşımı bakımından farklılık gösterecektir. Akdî sorumluluğa göre sorumluluk davası açılırsa zamanaşımı kural olarak TBK.m.146 gereğince on yıl olacak ve ispat yükü borçlu, yani zarar veren üzerinde kalacaktır. Akit dışı sorumluluk bağlamında

¹⁸⁶ Ülgen, Yolcu, s. 23.

taşıyanın sorumluluğu tercih edilirse TBK.m.49 vd. hükümleri uygulanacaktır. Bu bağlamda, sorumluluk davasında zamanaşımı TBK.m.72 gereğince, zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yılın ve her hâlde fiilin işlendiği tarihten başlayarak on yılın geçmesiyle zamanaşımına uğrayacaktır. Yine TBK.m.50 uyarınca, akdî sorumluluğun tersine zarar gören, zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır. Yani, bu durumda ispat yükü borçlunu değil alacaklının üzerindedir.

Karayoluyla yolcu taşımacılığında taşımacının aslî borcu olan yolcunun taşınması, hem yolcunun kendisinin taşınması hem de bagajının taşınması olarak ayırma tâbi tutulabilir. Bir kişinin karayolu taşımacılığı anlamında yolcu sıfatına sahip olduğundan bahsedilebilmesi için öncelikle, bu kişiyle taşımacı (taşıyıcı) arasında mevcut bir “*taşıma ilişkisi*”nin bulunması gerekir. Şüphesiz ki, taşımacının bilgisi olmaksızın motorlu araç içinde bulunan ve “*kaçak yolcu*” olarak tabir edilen kişilerin de yolcu olarak kabul edilmeleri mümkün değildir. Bu nedenle, kaçak yolcunun bir zarara uğraması hâlinde taşımacıyla kaçak yolcu arasında bir taşıma sözleşmesi bulunmadığı için taşımacının akdî sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır. Buna karşılık, kaçak yolcu olarak kabul edilen kişilerin, taşıma faaliyeti dolayısıyla bir zarara uğramaları hâlinde 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun 49 uncu madde ve devamı hükümlerine dayanarak talepte bulunabilecekleri kabul edilebilir.

Karayoluyla yolcu taşımacılığında yolcu bagajının taşınmasını taşımacıdan isteyebilir. Zira, taşımacının aslî borçlarından birisi de yolcunun bagajının taşınmasıdır. Fakat, yolcu taşımalarında, yolcunun beraberinde götürdüğü bagajın ayrı bir taşıma sözleşmesine konu oluşturup oluşturmayacağı hususunda öğretide fikir birliği bulunmamakla birlikte bagajın taşınmasının aslî edim olarak yüklenilmediğini ve bunun yolcu taşıma sözleşmesinden doğan yan edim niteliğine sahip olduğu söylenebilir.

Karayolu Taşıma Kanununda “*taşıyıcı*” yerine “*taşımacı*” ifadesi kullanılmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun taşıma ile ilgili hükümlerine baktığımızda kara taşımalarında “*taşıyıcı*”, deniz taşımalarında “*taşıyan*” terimi kullanılmışken; Karayolu Taşıma Kanununda “*taşımacı*” kavramının kullanılmasının kavram kargaşasına yol açmaktan başka pratik bir değeri yoktur.

Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin hukukî niteliği konusunda bir fikir birliği bulunmamakla birlikte, anılan sözleşmenin “*eser (istisna) sözleşmesi*” olarak değerlendirilmesi isabetli değildir. Zira eser sözleşmesi bir iş görme borcu doğuran sözleşme olmasına karşın, bu sözleşmede önemli

olan, iş görme faaliyetinin kendisinden çok objektif olarak tespiti mümkün olan belirli bir maddî veya maddî olmayan sonuçtur. Buna karşılık, taşımacının, yolcuyu varma yerine ulaştırması, anılan nitelikte bir sonuçtan ziyade, yolcu namına gerçekleştirilen ve süreklilik arz eden hukukî bir fiil niteliği taşımaktadır. Karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin “*vekâlet sözleşmesi*” olarak değerlendirilmesi de isabetli değildir. Gerçekten, yolcu taşıma sözleşmesinin ayırıcı unsuru, taşımanın “*ücret*” karşılığında yapılmış olmasıdır. Kaldı ki, taşıma sözleşmesinde ücret kararlaştırılmamış olsa dahi, Türk Ticaret Kanununun 20 nci maddesi gereğince tacir olan taşıyıcı uygun bir ücret isteyebileceği ifade edilebilir. Buna karşılık, “*vekâlet sözleşmesi*”nde ücret zorunlu bir unsur değildir. Ayrıca, vekil, vekâlet verenin açık talimatına uymakla yükümlüdür. Buna karşılık, yolcu taşımada taşımacı, taşıma fiilini icra ederken kural olarak yolcunun talimatlarına göre hareket etmesi mümkün değildir. Bu nedenle, Türk Ticaret Kanununun ayrı bir sözleşme olarak düzenlediği taşıma sözleşmesini, kanunda düzenlenmiş diğer bir sözleşme türü içinde değerlendirmenin doğru olmadığı ifade edilebilir. Dolayısıyla, karayoluyla yolcu taşıma sözleşmesini, kanunda düzenlenmiş diğer herhangi bir sözleşme tipi içerisinde değerlendirmeye gerek olmaksızın “*kendine has yapısı olan bir sözleşme*” olarak nitelendirilebilir. Öte yandan, Karayolu Taşıma Kanununda ve Türk Ticaret Kanununda hakkında özel hükümler bulunmayan durumlar için Türk Borçlar Kanununun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanabileceği ifade edilebilir.

Taşıyıcının yolcuyu sağ salim ulaştırma borcunu yerine getirmesine karşılık, yolcunun, ücret ödeme borcunu yerine getirmemesi hâlinde taşıyıcının hapis hakkı gündeme gelecektir. Medenî Kanununun 950 nci maddesinin birinci fıkrası hükmünün hapis hakkının borçluya ait olmakla birlikte onun rızası ile alacaklının zilyetliğinde bulunan taşınır ve kıymetli evrak için düzenlenmiş olduğu ifade edilebilir. Öte yandan, TTK.m.913’de ifadesini bulan “*bagaj*” ifadesi ve MK.m.950 birlikte değerlendirildiğinde, taşıyıcının, hapis hakkına sadece kendisine zilyetliği devredilmiş eşya üzerinde sahip olacağı buna karşılık, taşıyıcının, yolcunun kendisine zilyetliğini devretmediği el bagajı için hapis hakkına sahip olamayacağı ifade edilebilir.

Karayolu Taşıma Kanununun 18 inci maddesinin ikinci fıkrasında, taşımacının, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya hak sahibinin veya üçüncü bir kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacağı hükme bağlanmıştır. Taşımacının sorumluluktan kurtulmak için ispat etmesi gereken

husus, kendisinin ve yardımcılarının kusurunun bulunmadığı ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olduğudur. Eğer, taşımacı veya yardımcılarının kusuru var ise veya araçtaki bir bozukluk kazaya neden olmuşsa taşımacı sorumluluktan kurtulamayacaktır. Öte yandan, taşımacının kendisinin ve yardımcılarının kusurunun bulunmadığı ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olması sorumluluktan kurtulmak için tek başına yeterli değildir. Taşımacı, kendisinin ve yardımcılarının kusurunun bulunmadığı ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olmasının yanında kazanın bir “*mücbir sebep*”ten, “*hak sahibinin ağır kusuru*”ndan ve “*üçüncü bir kişinin ağır kusuru*”ndan ileri geldiğini ispat etmesi gerekir. Eğer, taşımacının kendisinin ve yardımcılarının kusuru bulunmaması ve araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olmasına rağmen illiyet bağı, mücbir sebepten, hak sahibinin ağır kusurundan ve üçüncü bir kişinin ağır kusurundan dolayı kesilmemişse taşımacı sorumluluktan kurtulamayacak ve sorumlu kalmaya devam edecektir. Dolayısıyla taşımacı sorumluluktan kurtulmak istiyorsa mücbir sebep, hak sahibinin ağır kusuru veya üçüncü bir kişinin ağır kusurunun yanı sıra kendi üstüne düşen tüm yükümlükleri de yerine getirmiş olması gerekir. Öte yandan, sorumluluktan kurtulamayan taşımacı, kazanın oluşumunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapılabilir (KTK.m.18/III). Sonuç olarak, karayoluyla yolcu taşımacılığından kaynaklanan akdî sorumluluğun kusurlu sorumluluk olduğu ifade edilmekle birlikte anılan sorumluluğun “*ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu*” olduğu ifade edilebilir.

Karayoluyla yolcu taşımacılığı sonucu meydana gelen kaza sebebiyle yolcunun ölmesi, yaralanması ve bagajının zarara uğramasından dolayı taşıyıcının/taşımacının 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun gereğince sorumluluğu gündeme gelecektir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesi ile birlikte sorumluluğun hükümleri konusunda değişiklikler meydana gelmiştir. Böylece eski Türk Ticaret Kanunu döneminde yolcunun yanında alıkoyduğu eşyadan diğer bir deyişle el bagajından sorumluluğu söz konusu değildi. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesi ile birlikte artık yolcunun el bağından da taşıyıcının sorumluluğu kabul edilmesinin hakkaniyete uygun olduğu ifade edilebilir.

KISALTMALAR CETVELİ

age.	: adı geçen eser
agm.	: adı geçen makale
AÜHFD.	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
b.	: bent
BATİDER.	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK.	: Borçlar Kanunu
bkz.	: bakınız
c.	: cümle
C.	: Cilt
dn.	: dipnot
DEÜHFD.	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
E.	: Esas
EMK.	: 743 sayılı eski Medenî Kanun
ETK.	: 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu
f.	: fıkra
GÜHFD.	: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD.	: Yargıtay Hukuk Dairesi
HGK.	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
İBK.	: Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı
İÜHFM.	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
İÜMHAD.	: İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi
K.	: Karar, Kanun
KTK.	: 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu
KTRK.	: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
KTY.	: Karayolu Taşıma Yönetmeliği
m.	: madde
MK.	: 4721 sayılı yeni Medenî Kanun
MÜHFHAD.	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
RG.	: Resmî Gazete
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SİHD.	: Sicil İş Hukuku Dergisi
TTK.	: 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı

KAYNAKÇA

- Adıgüzel**, Burak: Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2012.
- Akkurt**, Sinan Sami: Elektronik Ortamda Hizmet Sunumu ve Buna İlişkin Sözleşmelerin Hukukî Özellikleri, AÜHFD., C. 60, S. 1, 2011, s. 19-46 (Akkurt, Elektronik Ortam).
- Akkurt**, Sinan Sami: Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk, Ankara 2014 (Akkurt, Yolcu).
- Akipek**, Jale G./**Akıntürk**, Turgut: Eşya Hukuku, İstanbul 2009.
- Antalya**, O. Gökhan: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. I, 2. Baskı, İstanbul 2013.
- Arkan**, Sabih: 24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme, BATİDER., C. 11, S. 3, Haziran 1982, s. 27-47 (Arkan, Konvansiyon).
- Arkan**, Sabih: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987 (Arkan, Demiryolu).
- Arkan**, Sabih: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982 (Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımaları).
- Arkan**, Sabih: Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 339-354 (Arkan, Ücret).
- Arkan**, Sabih: Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukukî Sorunlar Üzerinde Düşünceler, BATİDER, C. 12, S. 1, 1983, s. 13-25 (Arkan, Yolcu).
- Arkan**, Sabih: Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme, AÜHFD., C. 40, S. 1-4, 1988, s. 313-320 (Arkan, Aracılık).
- Atabek**, Reşat: Eşya Taşıma Hukuku, Deniz Hukuku Hariç, İstanbul 1960.
- Atamer**, Yeşim: Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması: Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları, İstanbul 1966.
- Ayan**, Mehmet: Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 9. Baskı, Konya 2015 (Ayan, Borçlar).

Karayoluyla Yolcu Taşımacılığı... Ankara Üni. Hukuk Fak. Dergisi, 65 (4) 2016: 2909-2975

Ayan, Mehmet: Eşya Hukuku, I, Zilyetlik ve Tapu Sicili, 11. Baskı, Konya 2014 (Ayan, I).

Ayan, Mehmet: Eşya Hukuku, III, Sınırlı Aynî Haklar, 6. Baskı, Konya 2014 (Ayan, III).

Birinci-Uzun, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2012.

Büyüksağış, Erdem: Yeni Sosyo-Ekonomik Boyutuyla Maddî Zarar Kavramı, İstanbul 2007.

Canpolat, A. Gül: Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2009.

Cansel, Erol: Türk Hususî Hukukunda Hapis Hakkı, Ankara 1961.

Çelebi, Funda: Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan, Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları, C. II, Haksız Fiilden Doğan Borç İlişkileri, Borç İlişkisinin Üçüncü Kişilere Etkisi, Borçların ve Borç İlişkilerinin Sona Ermesi, Zamanaşımı, İstanbul 2014, s. 13-28.

Değirmenci, Nil Kula: Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, İzmir 2012.

Dempsey, Paul Stephen / Milde, Michael: International Air Carrier Liability – The Montreal Convention of 1999, McGill University Centre for Research in Air & Space Law, Montreal 2005.

Deschenaux, Henri / Tercier, Pierre: Sorumluluk Hukuku, (Çev. Özdemir, Salim), Ankara 1983.

Doğanay, İsmail: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. II, 4. Baskı, İstanbul 2004.

Eren, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Ankara 2015 (Eren, Genel).

Eren, Fikret: Borçlar Hukuku, Özel Hükümler, 2. Baskı, Ankara 2015 (Eren, Özel).

Eren, Fikret: Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Ankara 1975 (Eren, İlliyet).

Eriş, Gönen: Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku, Ankara 2015.

- Erişgin**, Nuri: Tehlike Bağı, AÜHFD., C. 49, S. 1-4, 2000, s. 137-154 (Erişgin, Tehlike Bağı).
- Erişgin**, Nuri: Tehlike Sorumluluğu, Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan, Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları, C. II, Haksız Fiilden Doğan Borç İlişkileri, Borç İlişkisinin Üçüncü Kişilere Etkisi, Borçların ve Borç İlişkilerinin Sona Ermesi, Zamanaşımı, İstanbul 2014, s. 90-110 (Erişgin, Tehlike Sorumluluğu).
- Esener**, Turhan / **Güven**, Kudret: Eşya Hukuku, 6. Baskı, Ankara 2015.
- Gençtürk**, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006.
- Gerek**, Nüvit: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda Öngörülen Tehlike Sorumluluğu, SİHD., S. 24, 2011, s. 31-40.
- Göknil**, M. Nedim: Hava Hukuku, İstanbul 1951.
- Gümüş**, Mustafa Alper: Borçlar Hukuku, Özel Hükümler, İstanbul 2014.
- Hatemi**, Hüseyin, Borçlar Hukuku, Genel Bölüm, Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, İstanbul 1998.
- İmre**, Zahit: Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik, İÜHFM., C. 18, S. 3 – 4, 1952, s. 742-782 (İmre, Hapis).
- İmre**, Zahit: Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İstanbul 1945 (İmre, Kusursuz).
- Kaner**, İnci D.: Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Baskı, İstanbul 2004.
- Keleş**, Ruşen: Kentbilim Terimleri Sözlüğü, 2. Baskı, Ankara 1988.
- Kılıçoğlu**, Ahmet M.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18. Baskı, Ankara 2014.
- Kırman**, Ahmet: Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990.
- Koçhisarlıoğlu**, Cengiz: Objektif Sorumluluğun Genel Teorisi, DEÜHFD., C. 2, S. 2, 1984, s. 175-305.
- Korkusuz**, M. Halit: Tehlike Sorumluluğunun Hukukumuzdaki Yeri, DEÜHFD., C. 15, 16, S. 22-25, 2010-2011 (Korkusuz, Halit).

- Korkusuz, M. Refik:** Yeni Borçlar Kanunu Tasarısında Tehlike Sorumluluğu Düzenlemesi, DEÜHFD., C. 12-13, S. 16-17-18-19, 2007-2008 (Korkusuz, Refik).
- Mankiewicz, R.:** The Liability Regime of the International Air Carrier: A Commentary on The Present Warsaw System, Quetremont, Canada 1981.
- Nomer, Halûk N.:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, İstanbul 2015.
- Oğuzman, M. Kemal / Öz, M. Turgut:** Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. II, 11. Baskı, İstanbul 2014.
- Or, Zeynep:** Türk Hukukunda Kara Yolu ile Yapılan Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Yolcuların Uğradığı Zararlardan Doğan Hukukî Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2009.
- Öztürkler, Cemal:** Uygulama İçinden Ölüm ve Bedeni Zarar Hallerinde Maddî Tazminatın Hesaplanması Teknikleri, Ankara 2003.
- Sirmen, A. Lâle:** Eşya Hukuku, 3. Bası, Ankara 2015.
- Sözer, Bülent:** Elektronik Sözleşmeler, İstanbul 2002 (Sözer, Elektronik).
- Sözer, Bülent:** Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009 (Sözer, Taşıma).
- Tandoğan, Halûk:** Borçlar Hukuku – Özel Borç İlişkileri, II, 4. Baskı, İstanbul 2008 (Tandoğan, Özel).
- Tandoğan, Haluk:** Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet), 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul 2010 (Tandoğan, Mesuliyet).
- Tandoğan, Haluk:** Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara 1981 (Tandoğan, Kusura Dayanmayan).
- Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop:** Tekinay Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 6. Baskı, İstanbul 1988.
- Tiftik, Mustafa:** Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, 2. Baskı, Ankara 2005.
- Tuna, Ergun:** Ticaret Hukuku Prensipleri, Kıymetli Evrak, C. 3, İstanbul 2002.

Ulusan, İlhan: Tehlike Sorumluluğu Üstüne, İÜMHAD., C. 4, S. 6, 1970, s. 23-57.

Ülgen, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987 (Ülgen, Taşıma).

Ülgen, Hüseyin: Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar 24-25 Ocak 1985 Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 3-41 (Ülgen, Yolcu).

Ülgener, Fehmi: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991.

Visscher, Louis T.: Encyclopedia of Law and Economics, C. I, Tort Law and Economics, Second Edition, United States of America 2009, p. 153-200.

Yavuz, Cevdet / Acar, Faruk / Özen, Burak: Türk Borçlar Hukuku, Özel Hükümler, 10. Baskı, İstanbul 2014.

Yavuz, Cevdet: Türk Borçlar Kanunu Tasarısı'na Göre “ Kusursuz Sorumluluk” Halleri Ve İlkeleri, MÜHFHAD., C. 14, S. 4, 2008, s. 29-61.

Yıldırım, Abdülkerim: Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 2. Baskı, Ankara 2014.

Yılmaz, Süleyman: Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 59, S. 3, 2010, s. 551-578.

Yücel, Özge: Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu, Ankara 2014.

Zeyneloğlu, Ahmet: Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980.