

KARAYOLUYLA YOLCU TAŞIMADA SORUMLULUK VE ZAMANAŞIMI

ÇELİK AHMET ÇELİK

I- TAŞIMA İŞİ

Taşıtın türü ne olursa olsun, insanların ve eşyaların bir yerden bir başka yere götürülüp getirilmesi “taşıma işi”dir. Taşımayı yapan kişiler bu işi meslek edinmemiş, geçici olarak ara sıra yapan ya da bir kez için üstlenmiş olsalar dahi, yaptıkları iş “taşıma işi” olur ve taşıma sırasında ortaya çıkabilecek her türlü zarardan sorumlu tutulabilirler. Bu nedenlerle taşıma işlerini ikiye ayırmak gerekmektedir: Genel anlamda taşımalar ve ticari anlamda taşımalar.

1- Genel anlamda taşıma işi

Taşıma işi denilince genellikle motorlu taşıtlarla eşya ve yolcu taşımacılığı akla gelir. Oysa, taşıma, her türlü taşıtla yapılabilir. At arabası ve faytonla, at, eşek ve develerle, iç sularda sal ve kayıkla, karlı buzlu yörelerde kızaklarla yapılan taşımalar birer taşıma işidir. Öte yandan, taşıtın türü ne olursa olsun, yolcu ve yük taşıyanların bu işi meslek edinmemiş kimseler olmaları, ticaret ve vergi kayıtlarının bulunmaması yaptıkları işin taşıma işi sayılmasına ve kendilerinin taşımacı gibi nitelenmelerine engel değildir. Sözgelimi, özel otomobiline ara sıra ücret karşılığı yolcu alan ya da sürekli olarak at arabasıyla yolcu ve eşya taşıyan ancak meslek odası ve vergi kaydı bulunmayan kişiler, TTK anlamında taşımacı sayılmasalar bile, yükümlülükleri ve sorumlulukları taşıma işini meslek edinenlerden farklı değildir.

6762 sayılı TTK 762.maddesinde (6102 sayılı TTK.850.maddesinde) motorlu taşıttan söz edilmeyip, taşımacı “**ücret karşılığında yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimse**” olarak tanımlanmasına; 6762 sayılı TTK 763.maddesinde (6102 sayılı TTK. 851.maddesinde) “**eşya ve yolcu taşımayı geçici olarak yüklenen kimseler**” hakkında da Yasa hükümlerinin uygulanacağı açıklanmasına göre, genel anlamda taşımalara TTK hükümleri “uygun düştükleri ölçüde” uygulanacak; TTK hükümlerinin uygun düşmediği durumlarda ise genel hükümlere başvurulacaktır.

2- Ticari anlamda taşımalar

Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıma işi, yolcu ve eşya taşımayı meslek edinenler ve bunun için işyeri açanlar tarafından sürekli ve düzenli olarak yapılan ticari iştir. (6762 m.12/10 ve m.14) (6102 m.3 ve 850/3) Genel anlamda taşımalarda kullanılan taşıtın türü önem taşımazken, TTK anlamındaki taşımalarda daha çok ve ağırlıklı olarak motorlu taşıtlar söz konusudur. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun “kapsam” başlıklı 2.maddesinde de, kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarından söz edilmiş; 3.maddesinde taşıma işi için yetki belgesi zorunluluğu getirilmiştir. 2918 sayılı KTK’ nun 85. maddesinde de “motorlu aracın bir teşebbüsün ünvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi” tanımı yapılmıştır.

II-YOLCU

Genel anlamda yolcu, bir yerden bir başka yere gidendir. Bu gidiş kişinin kendi olanaklarıyla değil de, bir başkasının taşıtıyla gerçekleşmişse bu “**yolcu taşıma**”dır. Taşıma karşılıksız yapılmışsa “hatır taşıması”dır. Ücret alınmışsa yolcu ile taşıyan arasında ticari anlamda “taşıma” ilişkisi kurulmuş olur. Taşıtın türü ne olursa olsun, taşıyan bu işi meslek edinmiş biri olmasa dahi, bir kez ücret alıp taşıtına “yolcu” aldıktan sonra, taşıyan ile yolcu arasında “**taşıma sözleşmesi**” yapılmış ve taşıyan “yolcuyu taşıma” sorumluluğunu üstlenmiş olur.

1- Ücret ödeme koşulu

Türk Ticaret Kanunu'nda yolcunun tanımı yapılmamıştır; ancak yasanın çeşitli hükümlerinden yararlanarak, ticari anlamda yolcuğu “**yolculuk yapmak üzere taşımacıya ücret ödeyen ve böylece taşıma sözleşmesi yapan kimse**” olarak tanımlayabiliriz. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesine göre “yolcu, aracı kullanan şoför ve hizmetliler dışında araçta bulunun kişi”dir. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 3.maddesinde de benzer tanım yapılarak “yolcu, taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişiler” denilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma işinin “**ücret**” karşılığı yapılacağı açıklanmasına; (6762/m.762 ve 6102/m.850/2) ve 6762 sayılı TTK. 799. maddesi 1.fıkrasında “Yolcu, seyahat etsin etmesin, ücreti tamamen ödemek zorundadır.” ve 2.fıkrasında “Yolcu, seferden vazgeçmiş olsa dahi ücretin tamamını vermesi gerekir” ve 6102 sayılı yeni TTK. 907.maddesi (d) bendi son cümlesinde “Seferin yapılamamasında taşıyıcının kusuru yoksa, yolcu aynı şartlarla kendisine önerilen seferi, haklı bir sebep göstermeksizin reddederse taşıma ücretini öder” denilmesine; 6762 sayılı TTK. 800. ve 801. maddelerinde seferin duraklaması veya gecikmesi durumunda yolcunun ödediği ücreti geri isteme hakkı bulunduğu, 6102 sayılı TTK.908.maddesinde “yolcunun gecikmeden dolayı bilet parasının üç misli tazminat isteyebileceği” belirtilmesine; 803. ve 804.maddeleri ile 806.maddenin 3.fıkrasında ve 6102 sayılı TTK. 910 ve 914/3.maddelerinde ücretle ilgili hükümler yer almış olmasına göre, “**yolcu**” sayılmanın koşulu “**ücret**” ödemiş olmaktır. Başka deyişle, **taşımacı ile “taşıma sözleşmesi” yapmış ve bu sözleşme gereği “ücret” ödemiş olan kişi “yolcu” sayılır**. Bu nedenle hatır için taşınanlar yolcu değildir; bunlar hakkında Türk Ticaret Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu değil, Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili hükümleri ile genel hükümler uygulanır.

2- Ücret ödemededen taşıta binenler

a) Yolcu sayılmak için “**ücret**” ödemiş olmak koşul ise de, anne ve babaları veya yakınlarıyla yolculuk eden, bilet alınmayan ve ayrı koltuk verilmeyen **küçük çocuklar** da “yolcu” dur; bunlara gelebilecek zararlardan taşımacı sorumlu olur. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 34.maddesi gereği yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 48.maddesi (h) bendinde “**altı yaşın altında olan çocuklar yolcu bileti düzenlenmeksizin kucakta seyahat edebilirler**” denilerek, ücretsiz taşınan ve ayrı koltuk verilmeyen küçük çocukların da “yolcu” sayılmaları ve yasal koruma altına alınmaları sağlanmıştır.

Yargıtay görüşleri de kucakta taşınan ve ücret ödenmeyen küçük çocukların “yolcu” sayılacakları yönündedir. Bu konuda bir Yargıtay kararında: “Belli yaştan küçük çocuklardan taşıma ücreti alınmaması, arada taşıma sözleşmesi bulunmadığının nedeni olamayacağına göre, olaya taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir” denilmiştir.

b) Taşıtlara ücret ödemededen binen “**kaçak yolcular**”dan taşımacı veya sürücü ve yardımcıları **ücret almışlarsa** ya da toplu taşıma araçlarının görevlileri **cezalı bilet kesmişlerse**, bunlar da yolcu sıfatını kazanırlar. Örneğin trenlere bilet almadan binen yolcular görevliler tarafından yakalanırlarsa, bunlara cezalı bilet kesilir.

3- Hatır için taşınanlar

a) Hatır taşınması, taşıyanın yakını olsun olmasın, herhangi bir kimseyi taşıtına bindirip ücret almaksızın bir yerden bir yere götürmesidir. Her ne kadar 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 87.maddesinde hatır taşımacılığı genel hükümlere tâbi kılınmış ise de, Yargıtay görüşleri ve genel kanı, hatır taşınması da olsa taraflar arasında “**yolcu taşıma**” ilişkisinin kurulduğu yönündedir.

Bize göre de, karşılıksız da olsa, bir kimseyi taşıtına “**yolcu**” olarak alan sürücü veya taşımacı, onun “can” güvenliğini üstlenmiş demektir. Özellikle yakınlarını, dostlarını veya kendi isteğiyle herhangi bir kişiyi taşıtına alan sürücü, aracını kullanırken **daha bir özen**

göstermeli ve dikkatli davranmalıdır. Bu nedenle, ücretle taşınan yolcular hakkındaki hükümler, hatır için taşınanlara da uygulanmalıdır.

b) Yargıtay'ın yerleşik kararlarında, hatır taşınmasının söz konusu olduğu durumlarda tazminattan belli bir ölçüde hakkaniyet indirimi yapılması öngörülmektedir. Biz bu görüşe, her durumda ve mutlaka indirim gerekmediği biçiminde karşı çıkıyoruz; dosya içeriğine ve olayların akışına göre indirim hususu yerel mahkeme yargıcının takdirine bırakılmalıdır, diyoruz.

c) Taşıyanın “ekonomik yararı varsa” hatır taşınması söz konusu olmaz. Bazı hatır taşınması gibi görünen taşımalarda “**çıkart ilişkisi**” söz konusu olabilmekte; taşıma için ücret alınmamış olmasına karşın, bu tür taşımalar “hatır taşınması” sayılmamakta, normal “yolcu taşıma” hükümleri çerçevesinde değerlendirilmek gerekmektedir. Örneğin, bir iş gördürmek için eve veya işyerine götürülen kişiler (inşaat ustası, boya-badanacı, elektrik teknisyeni vb. ile ivedi evdeki hastaya götürülen doktor, hasta bakıcı, pansumancı) hatır için değil, kendilerinden yararlanılmak için taşınmış olurlar.

d) 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 87.maddesinde “Yaralanan veya ölen kişi hatır için karşılıksız taşınmakta ise işletenin sorumluluğu genel hükümlere tâbidir” denildiği için, 1992 yılından önceki Sigorta Genel Şartlarına göre hatır için taşınanlar sigortadan yararlanamamakta idiler. Daha sonra 01.03.1992 tarihinde yürürlüğe giren Karayolları Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları'nda bu yönde engelleyici bir hüküm bulunmadığından, o tarihten beri hatır için taşınanlar da sigortadan tazminat alabilmekte; hatır için taşınmaları, sigorta tazminatından indirim nedeni olmamaktadır.

e) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 6.maddesinde “Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz yapılamaz” denilmiş olması ve bu Yasa'nın 18.maddesiyle yürürlüğe konulan ve yeni bir sigorta türü olan Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları A.5 maddesinde “yolcu bileti olmayan kişiler”in kapsam dışı bırakılmış bulunması karşısında, hatır için taşınanların bu yeni sigorta türünden tazminat alamayacakları kanısındayız. Aynı şekilde, Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası'ndan da hatır için taşınanların yararlanamamaları gerekir. Ancak her iki sigorta türü için de aşağıda açıklanacak ayrıcalıklı bir durum vardır.

f) 4925 sayılı Yasa'nın 34.maddesi gereği yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 48.maddesi (e) bendinde: “Taşımacı, her seferde bir yolcu ile bu seyahatte görevli olmayan en fazla iki personeli bilet keserek ücretsiz taşıyabilir” denilmesine göre, 4925 sayılı Yasa'nın 6.maddesindeki “bilet” koşulunun yerine getirilmesi durumunda, artık bir yolcu ile görevli olmayan iki personel, gerek Taşıma Sigortasından ve gerekse Koltuk Sigortasından yararlanabileceklerdir. Bu ayrıcalıklı bir durumdur.

4- Personel taşıma araçlarıyla taşınanlar

Personel servis araçlarıyla, gerçek veya tüzel kişilerin otomobilleriyle, kamu kurum ve kuruluşlarının taşıtlarıyla taşınan işçiler, büro elemanları ve kamu görevlileri de içinde buldukları taşıtların “yolcusu” değillerdir. Buna göre:

a) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 2. maddesi 2. fıkrasına göre, devletin, il özel idarelerinin, belediyelerin, üniversitelerin, kamu kuruluşlarının ve Türk Silahlı Kuvvetlerinin taşıtlarıyla yapılan taşımalara Türk Ticaret Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu hükümleri uygulanmaz.

b) 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu'nun 11. maddesi (e) bendine göre: “sigortalıların, işverence sağlanan bir taşıtla işin yapıldığı yere toplu olarak götürülüp getirilmeleri sırasında” meydana gelen kazalar iş kazası sayılır; bu tür taşımalara İş Kanunu ve Sosyal Sigortalar Kanunu hükümleri uygulanır.

III-TAŞIMACI

Türk Ticaret Kanunu'nda "Taşımacı, ücret karşılığında yolcu ve yük taşıma işlerini üzerine alan kimsedir" denilmesine (6762/m.762 ve 6102/m.850) ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 3.maddesinde "Taşıma yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek ve tüzel kişi" tanımı yapılmış bulunmasına göre, şöyle bir tanımlama yapabiliriz: "**Taşımacı, yolcu ve bagajını bir ücret karşılığında bir yerden bir başka yere taşımayı veya taşıtmayı üstlenen gerçek veya tüzel kişidir.**"

6762 sayılı TTK.12. maddesi 10. bendine göre "Kara, deniz ve havada, nehir ve göllerde yolcu ve eşya taşımak üzere kurulmuş işyerleri ticarethanedir." 14. maddesine göre taşıyıcı "**tacir**" ve 3. maddeye göre taşıma işi "**ticari**" bir iştir. 6102 sayılı TTK. 850.maddesi 3.fıkrasına göre "Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir."Taşımacılığı Devlet Demiryolları, Devlet Denizyolları ve kent içi ulaşımı sağlamakla görevli Belediye işletmeleri gibi kamu kurumlarının yapması durumunda dahi Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır ve bu kurumlara bağlı bu tür işletmeler "**tacir**" sayılır.

Taşıma işi ücret karşılığı yapıldığında "**ticari iş**" olarak nitelenmek gerekir ise de, taşıyanın mutlaka Türk Ticaret Kanunu anlamında "**tacir**" olması gerekmez. Örneğin, kent içinde taksi, minibüs, otobüs işletenler genellikle tacir değil "**esnaf**" statüsündedirler. Eğer çalıştırdıkları işçi sayısı, 507 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanunu'nun 2.maddesinin tanımına uygun üç kişiyi geçmiyorsa, İş Kanunu kapsamında da değildirler. Bu gibi taşıma işi yapan kişiler "tacir" sayılmamakla birlikte, 6762 sayılı TTK 17.maddesi (6102 sayılı TTK.15.maddesi) uyarınca 6762 sayılı TTK'nun tacirlere ilişkin 22 ve 55 inci maddeleri (6102 sayılı TTK'nun 20 ve 53'üncü maddeleri) ile Türk Medeni Kanunu'nun 950.maddesi 2.fıkrası hükümlerinden yararlanırlar. Buna göre, taşıdıkları yolcu ve eşyadan dolayı "ücret" isteyebilirler. (6762/m.22 ve 6102/m.20) Ad ve ünvanlarını kullanma ve korumada TTK hükümlerinden yararlanabilirler. (6762/m.55 ve 6102/m.53) Her türlü alacakları için eşya üzerinde hapis hakkını kullanabilirler. (TMK m.950/2)

Taşıma işini meslek edinmemiş, ticaret veya esnaf odası üyesi olmayan ve vergi kaydı bulunmayan kişilerin de zaman zaman (kayıt dışı) taşımacılık yaptıkları görülmektedir. Örneğin, özel otomobili ile işe gidip gelirken aynı semtte oturan komşularını ücret karşılığı götürüp getiren ya da hiçbir kayıt yaptırmaksızın at arabasıyla yük ve yolcu taşıyan kişilerin yaptıkları da "ticari iş"tir. Bu nedenle bunların da, "tacir" gibi ve "taşımacı" olarak sorumlu tutulmaları ve haklarında Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma ile ilgili hükümlerinin uygulanması gerekir. Öğretideki görüşler de bu yöndedir ve "TTK hükümleri uygun düşükleri ölçüde bu tür genel anlamda taşımalara uygulanmalı, TTK hükümlerinin uygun düşmediği durumlarda ise genel hükümlere başvurulmalıdır" denilmiştir.

Öte yandan, tacir olmayıp da, kendisini tacir gibi gösteren veya bir ticari işletme adına hareket ediyormuş izlenimi veren kişilerin, iyiniyetli üçüncü kişiler karşısında, tacir gibi sorumlu olacaklarına ilişkin 6762 sayılı TTK'nun 14. maddesi 3. fıkrası hükmü (6102 sayılı TTK.12. maddesi 3.fıkrası hükmü) taşımacı-yolcu ilişkilerinde de uygulama yeri bulacaktır.

IV-TAŞIMACILAR

1- Taşıma işini meslek edinenler

Taşımacı, üstlendiği taşıma işini doğrudan kendisi yapabileceği gibi, yolcuları ve eşyayı başkalarına da taşıtabilir. Yargıtay kararlarında "Başkalarına ait otobüslere yolcu bulan ve bilet satan, ancak yolcuların bilgisi dışında taşıma işini başkalarına yaptıran kişi ve firmalar" taşıyanla birlikte "taşımacı" olarak ortaklaşa ve zincirleme sorumlu tutulmuşlardır. **Taşıma işinde kullanılan araç, yolcu bileti satan firmaya ait olmasa bile**, bu firma, bilet satışı nedeniyle "yolcu taşıma sözleşmesi"nin tarafı olmuş sayılmaktadır.¹

¹ Bu konuda Yargıtay kararlarından örnekler: "Davacı, davalı şirket tarafından satılan biletle bindiği otobüste yolcu olduğu sırada meydana gelen trafik kazasında yaralanmıştır. Davalı şirket vekili, kazaya karışan otobüsün işleteni olmadıklarını savunmuştur. Davacının bindiği araç, davalı şirkete ait olmasa bile, bilet satışı ile taşıma

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 4199 sayılı yasa ile değişik 85.maddesine göre “ motorlu aracın bir teşebbüs unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi doğan zarardan ortaklaşa ve zincirleme sorumlu olurlar.” Yargıtay'ın çeşitli kararlarında denildiği üzere “**Yolcu taşıyan araca ticari unvanını veren ve yolcu temin eden** gerçek ve tüzel kişi “**taşımacı**” sıfatını almış sayılır ve oluşan maddi ve manevi zarardan sorumlu olur.”²

sözleşmesi kurulmuştur. Mahkemece, dava konusu olay nedeniyle davalı şirketin davacıya karşı sorumlu olacağı düşünülmeyen davanın reddine karar verilmesi doğru görülmüştür.” (11.HD.02.12.2003,4767-11386) (Kazancı Yazılım) -“Davalı şirketin otobüse bilet sattığı ve %10 komisyon aldığı savunulmuş olmakla, TTK 798. maddesine göre taşıma işi yapan aracı şirket sorumlu olur. Kaldı ki, davalı şirketin aynı zamanda terminal işleticisi olarak da sorumlu olduğu düşünülmeyen bu şirket hakkındaki davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir ve hükmün bu yönden bozulması gerekmiştir.” (11.HD. 03.04.1997, 2278-2408) – “Davalı şirket vekili, taşımada kullanılan aracın davalı şirkete ait olmadığını, sadece kazaya karışan otobüsün biletlerini sattığını, biletlerde de müvekkilinin sorumlu olmayacağına ilişkin kayıt bulunduğunu, davanın reddini savunmuştur. Mahkemece, davalıların sorumluluğunda bulunan otobüs sürücüsünün kazanın oluşunda tam kusurlu bulunduğu gerekçesiyle ve toplanan kanıtlara göre, araç sahibi ile birlikte davalı şirketin zarardan ortaklaşa ve zincirleme sorumluluğuna karar verilmiş; davalı şirketin tüm temyiz itirazlarının reddi ile usul ve yasaya uygun görülen kararın onanmasına karar verilmiştir.” (11.HD.27.12.1999, 8877-10872) (Bakırköy 9.As.Huk.1997/165) – Davacıların murisi, davalılardan P.Turizm Limited Şirketine ait seyahat acentasından otobüs bileti satın almakla aralarında bir taşıma bağı kurulmuştur. Gerçekten TTK'nun 762 .maddesi, taşıyıcı, ücret karşılığında yolcu ve eşya işlerini üzerine alan kimse olarak tanımlanmıştır. Buna göre taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak şart olmayıp, taşıma işini yüklenmiş olmak yeterlidir. O kadar ki, taşıma işini geçici olarak yüklenmiş kişiler hakkında dahi taşıyıcı ile ilgili hükümlerin uygulanacağı kabul edilmiştir. (TTK m.763) Eşya taşıma komisyoncusunu taşıyıcı kabul eden kanun koyucunun, aynı işi yapanları taşıyıcı saymaması düşünülemez. (TTK m.814/1) Bu nedenlerle adigeçen davalı şirketin taşıyıcı niteliğiyle sorumlu sayılması gerekirken buna ilişkin davanın reddedilmesi doğru görülmüştür.” (11.HD. 07.04.1975, 1192-2547) – “Bilet satan işletme taşıma akdinin tarafıdır.” (11.HD.03.03.1981, 634-916) (T. Başbuğoğlu, Türk Ticaret Kanunu,sf.1076,no:1263) – “Yolcu bileti satan kimse, taşıma akdinin tarafı olur.” (11.HD.08.12.1994, 5411-9435) (G.Eriş, Kara Taşıma Hukuku,sf.666,no:125) – “Bilet satan, yolcuya karşı taşıyıcı sayılır.” (11.HD.15.10.1992, 2394-9967) (G.Eriş,age. sf.557, no:11)

² Karar örnekleri: “Yolcu taşıyan araca ticari unvanını veren ve yolcu temin eden gerçek veya tüzel kişi, taşıyıcı sıfatını almış sayılır ve oluşan maddi zarardan sorumlu olur.” (11.HD.09.10.1995, E.6249 K.7249) (G.Eriş,age. Sf.565,no:28) - “Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar bu işlemleri nedeniyle mülkiyeti üçüncü kişilere ait otobüsleri kullandıkları sırada doğacak zararlardan araç sahibi yanında işletici olarak birlikte ve zararın tamamından sorumlu olurlar.” (HGK. 19.12.1986, 1985/4-822 E. 1986/1141) (ABD. 1987/2-283) –“Davalıya ait otobüs, P. Seyahat Turizm Otobüs İşletmesi adı altında diğer davalı firma tarafından çalıştırılmaktadır. Bu gibi (seyahat) otobüs firmaları yalnız kendilerine ait otobüsleri değil, ortaklarına veya üçüncü kişilere ait araçları da şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanmaktadırlar. Bu bakımdan davalı seyahat firmasının fonksiyonu yalnız yolcu temin etmek ve komisyon almaktan ibaret olmayıp çeşitli şekillerde işletme faaliyetlerine katılmaktadırlar. Bu nedenle araç sahibi yanında ve onunla birlikte aracın işleticisi olduğunun ve sonuç olarak P. Seyahat Turizm Otobüs İşletmesi firmasına da husumet düşeceğinin ve araç sahibi ile birlikte sorumlu tutulmasının kabulü gerekir.” (11.HD. 04.11.1988, 7253-6376) (İzmir 2.As.Tic.Mah.1987/396) – “Bugün büyük seyahat (otobüs) firmaları kendilerine, ortaklarına veya üçüncü kişilere ait araçları şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanmaktadırlar. Ne var ki, bu kullanma (özellikle üçüncü kişilere ait araçlarda) davalı şirketin ileri sürdüğü gibi yalnız yolcu temin etmek ve komisyon almaktan ibaret değildir. Üçüncü kişilere ait olsa da araçların üzerinde firmanın adı yazılmaktadır. Taşıma işlemleri tümüyle aracın gerçek maliki adına değil, taşıma işlerini yüklenen firma adına yapılmaktadır. Yurdumuzda giderek artan trafik kazalarında, taşıyıcı firmaya karşı halkın güvenini artırmak ve onu doğabilecek zararlardan korumak için aracın işletilmesine araç sahibiyle birlikte katılmak kural haline gelmiştir. Taşıyıcı firmanın, araçların işletilmesine katılması tamamen kendi çıkarına olduğu gibi aksinin ileri sürülmesi eşyanın tabiatına aykırıdır. Nitekim, davalı şirket bu yolda, yani aracın işletilmesine katılmadığı ve araçla ilgisinin bilet kesmek ve komisyon olmaktan ibaret olduğu yolunda inandırıcı kanıtlar göstermemiştir. Davalı şirketin, aracın çalıştırılmasında bir komisyoncudan öteye ekonomik çıkar sağladığı kuşkusuzdur. Bütün bu nedenler, davalı şirketin, araç sahibinin yanında ve onunla birlikte aracın işleticisi olduğunun kabulünü gerektirmektedir. Bu şekilde oluşan işletmeye katılma durumunun şu veya bu şekilde birbirinden az veya çok olması sonuca etkili değildir. O halde adigeçen davalı şirketin işleten olarak zarardan sorumlu tutulması gerekirken, sadece kayden malik olmadığı gerekçesiyle hakkındaki davanın reddine karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir.” (4.HD.04.02.1988, 1987/8150-1988/1150) (Beyoğlu 1.As.Huk.1985/579)–“Davacı, davalı işletmeden bilet alarak otobüste yolculuk yaptığı sırada oluşan kazada yaralanmış bulunmaktadır. Davalı şirket bu durumda yasada tanımlanan teşebbüsün sahibi ve işleteni konumundadır. Buna göre davalı şirketin de zarardan sorumlu tutulması gerekir.” (11.HD. 16.11.2000, 7778-8979) – “Davalı şirketin işleten olmaması, onun işleten sıfatını ve sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Araç üzerinde eylemli tasarruf yetkisini kullanan ve maddi yarar sağlayan davalı şirket, araç malikleriyle birlikte

Yasa'daki tanımıyla “**bir teşebbüs unvanı veya işletme adı altında**” başkalarına ait otobüslere yolcu bulan ve bilet satan, ancak yolcuların bilgisi dışında taşıma işini başkalarına yaptıran kişi ve firmalar, Yargıtay kararlarında “taşıma işleri komisyoncusu” olarak adlandırılmışlar ise de, bunun doğru bir tanım olmadığı, bunun yerine 2918 sayılı Yasa'nın 85.maddesindeki gibi “**girişimci-işletmeci**” denilmesinin daha yerinde olacağı kanısındayız. Çünkü, taşıma işleri komisyoncuları, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 808. maddesinde (6102 sayılı TTK.917.maddesinde) ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu 3. maddesinde “Ücret karşılığında kendi adına ve başkası hesabına eşya taşımayı sanat edinmiş kimse” olarak tanımlanmış ve 6762 sayılı TTK.nun 808-814. maddelerinde (6102 sayılı TTK'nun 917-930.maddelerinde) “yolcu” taşımasından hiç söz edilmeyip tümüyle “eşya” taşımasına ilişkin hükümler yer almıştır. Bununla birlikte, yalnız eşya taşımak ve taşıtmak üzere yetki belgesi almış olan “**taşıma işleri komisyoncuları**” aynı zamanda **yolcu taşıma faaliyetlerine de katılmakta iseler**, kuşkusuz yolcunun uğradığı zararlardan diğer taşımacılarla birlikte ortaklaşa ve zincirleme sorumlu olacaklardır.

Yargıtay'ın bir kararında “Taşıma işini geçici olarak yüklenmiş olan kişiler hakkında dahi taşımacı ile ilgili hükümlerin uygulanacağı kabul edilmesine göre (TTK m.763), eşya taşıma komisyoncusunu taşımacı olarak kabul eden kanun koyucunun, aynı işi insanlar için yapanları taşımacı saymaması düşünülemez. (TTK m. 814/1) denilmiş;³ bir başka kararda da “Taşıyıcı firmanın işlettiği yolcu otobüslerinde seyahat etmek isteyenlere bilet temin etmek suretiyle TTK'nun 808 vd. maddelerinde tanımlanan taşıma işleri komisyonculuğu işini yapanlar taşıyıcı gibi sorumludurlar” açıklaması yapılmıştır.⁴

2- Taşıma işini geçici olarak yüklenenler

Taşımacı, kural olarak taşıma işlerini sürekli yapan ve taşımacılığı meslek edinen kişi ise de, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 763. maddesine (6102 sayılı TTK. 851.maddesine) göre “**Taşıma işini geçici olarak yüklenen kişiler hakkında da taşıyıcı ile ilgili hükümler uygulanır.**”⁵

Yasa'daki tanımıyla “taşıma işini geçici olarak üstlenen kişi”den anlaşılması gereken nedir? Bu kişi “tacir” olmayıp da örneğin özel otosuyla “ücret” karşılığı yolcu taşıyan biriye ya da yolcu taşımanın yasak olduğu taşıtlarla yolcu taşımakta ise Türk Ticaret Kanunu anlamında “geçici olarak taşıma işini yüklenen kişi” sayılacak mıdır, hakkında anılan Yasa hükümleri uygulanabilecek midir?

Bu konuda öğretide şu görüşler ileri sürülmüştür: Taşıma işleri “TTK anlamında taşıma sözleşmeleri” ve “genel anlamda taşıma sözleşmeleri” olarak ikiye ayrıldıktan sonra, Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan hükümlerin bu kanun anlamındaki taşıma sözleşmelerine uygulanacağı; ancak, uygun düştüğü ölçüde, anılan yasa hükümlerinin, genel anlamda taşıma sözleşmelerine de uygulanabileceği sonucuna varılmış; TTK hükümlerinin uygun düşmediği durumlarda “genel anlamda taşıma işi”nin eser sözleşmesi veya vekâlet sözleşmesi olarak nitelenmesi gerekeceği ve bunlara ilişkin hükümlerin yetersizliği durumunda da genel hükümlere başvurulacağı görüşü benimsenmiştir.⁶

Bize göre, taşıyan bu işi meslek edinmiş biri olmasa dahi kullandığı taşıtın türü ne olursa olsun, bir kez ücret alıp taşıma “yolcu” aldıktan sonra, taşıyan ile yolcu arasında bir hukuksal ilişki kurulmuş olacaktır. Bu ilişki ister eser sözleşmesi veya vekillik sözleşmesi olarak adlandırılsın, ister TTK veya 4925 sayılı Yasa anlamında “taşıma sözleşmesi” olarak nitelensin, sonuçta aradaki anlaşmazlığın çözümlenmesi ve yolcunun uğradığı zararın giderilmesi gerekecektir. Eğer koşulları oluşmuşsa, taşıma işini geçici olarak üstlenene

“ortak işleten” kabul edilmelidir.” (4.HD. 21.09.1989, 6923-6783) - Ayrıca 11. Hukuk Dairesi'nin benzer kararları : 15.10.1992, E.2364 K.9967; 13.01.1981, E.6020 K.20; 27.12.1993, E.2181 K.8701; 16.5.1994, E.86 K.8288; 29.02.1996, E.8276 K.1215 (G. Eriş,age.1996) – 30.04.1985, 2109-4305 (Yasa H.D. 1985/10-1422, no: 688)

³ Yarg.11.HD. 07.04.1975, 1192-2547 (YKD. 1976/4-497)

⁴ Yarg.11.HD.17.04.2001, 1237-3298

⁵ Bu madde, Tasarının 851. maddesinde “Eşya ve yolcu taşımayı arazi olarak üstlenen kişi hakkında da bu kitap hükümleri, uygun düştüğü ölçüde uygulanır” biçimini almıştır.

⁶ Ülgen,agm., sf. 3-4

olabildiğince TTK ve 4925 sayılı Yasa hükümlerinin uygulanmasının daha doğru olacağı görüşünü benimsiyoruz.

Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, yolcu taşıma işini geçici olarak üstlenen kişi hakkında TTK hükümlerinin uygulanması gerekeceği sonucuna varmış; eşyasını taşıdığı sırada bindiği kamyonun kaza yapması sonucu yaralanan kişinin açtığı davayı TTK hükümleri çerçevesinde incelemiş; davacının yolcu taşımaya elverişli olmayan taşıta binmesini kusura katılım olarak görmemiş ve kamyon sürücüsünü tamamen kusurlu bulan bilirkişi raporuna göre tazminata hükmeden yerel mahkeme kararını onamıştır.⁷

3- Yolcu taşımacılığı yapan kamu kurum ve kuruluşları

Kamu tüzel kişilerinin özel hukuk tüzel kişisi gibi yaptığı kamu hizmetlerinin yürütülmesi sırasında meydana gelen zararlardan dolayı sorumluluklarına özel hukuk hüküm ve ilkeleri uygulanır. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 12. maddesi 10. bendine (6102 sayılı TTK.850.maddesi 3.fikrasına) göre "Kara, deniz ve havada, nehir ve göllerde yolcu ve eşya taşımak üzere" kurulmuş işyerleri "ticarethane"dir. 6762 sayılı Yasanın 14. maddesine (6102 sayılı Yasa'nın 12.maddesine) göre taşımacı "tacir" ve 3. maddeye göre taşıma işi "ticari" bir iştir. 6762 sayılı Yasanın 18. maddesi 1.fikrasına (6102 sayılı Yasa'nın 16.maddesi 1.fikrasına) göre de "özel hukuk hükümleri içerisinde yönetilmek ve ticari bir şekilde işletilmek üzere devlet, vilayet, belediye gibi kamu tüzel kişileri tarafından kurulan örgüt ve kurumlar dahi tacir sayılır.⁸ Buna göre, toplu taşıma hizmetlerini üstlenmiş olan kurumlar ile taşıdığı yolcular arasındaki ilişki "taşıma sözleşmesi" niteliğinde olduğundan, zarar gören yolcuların kamu işletmelerine karşı açtıkları davalar da TTK. 4.maddesi uyarınca mutlak ticari davalardandır. Bu nedenlerle, görevli mahkemeler ticaret mahkemeleridir.⁹

Kamu kurum ve kuruluşlarının özel hukuk alanında yolcu taşıma işini üstlenmeleri, ağırlıklı olarak kent içi ulaşımda "toplu taşıma" biçiminde gerçekleşmektedir. Belediyeler halka daha ucuz ve düzenli taşıma hizmeti verebilmek için özel hukuk hükümleriyle yönetilen "ticari işletmeler" kurmuşlardır. Otobüs, tramvay, metro gibi kara taşıtları ile gene kent içi ulaşımı kolaylaştırmak üzere banliyö trenleri ve şehir hatları vapurları özel hukuk hükümlerine göre işletilirler. Bu taşıtların bağlı buldukları kamu kuruluşları, Türk Ticaret Kanunu, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Borçlar Kanunu hükümlerine göre sorumlu olurlar. Bu konuda 2918 sayılı KTK. 106.maddesinde çok açık biçimde "Genel bütçeye dahil dairelerle katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait

⁷ Yarg.11.HD. 28.02.1991, E.1989/9497 K.1991/1339

⁸ Örneğin, Yarg.4.HD. 22.01.1975 gün 1973/11399 E. 1975/903 K. sayılı kararında açıklandığı üzere : "İ.E.T.T. İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 365 sayılı Yasanın 1. ve 5. maddeleri gereğince özel hukuk hükümlerine göre yönetilen tüzel kişiliğe sahip ve İstanbul Belediyesine bağlı bir kuruluştur. İşletmenin gördüğü hizmet bir kamu hizmeti ise de faaliyetlerini özel hukuk kuralları altında yapmakta olması ve Türk Ticaret Kanunu'nun 18/1. maddesi hükmüne tacir sayılması nedeniyle görevine ilişkin eylem ve işlemleri, Danıştay Yasasına göre "idari" eylem ve işlem olarak nitelendirilemeyeceğinden, faaliyeti sırasında meydana gelen zarardan sorumlu tutulması gerekip gerekmediği sorununun, İdari Yargı yerinde değil, özel hukuk hükmü ve kuralları uyarınca Adliye Mahkemelerinde çözümlenmesi gerekir."

⁹ Yarg.4.HD.22.01.1975 gün 1973/11399 E.1975/903 K. sayılı kararında şöyle denilmiştir: "Kamu tüzel kişilerinin kamu hizmetine ilişkin olmakla birlikte özel hukuk kuralları altında özel hukuk tüzel kişisi gibi yaptıkları eylem ve işlemleri, özel hukuk alanına ait olduğundan idari eylem ve işlem olarak nitelendirilemez. Bu tür tasarruf ve işlemler idari karakter taşımadıklarından, bunlardan doğan uyumsuzlukların özel hukuk hükümleri uygulanmak suretiyle Adli Yargıda çözümlenmesi gerekir. İdarenin kamu hukuku alanındaki faaliyetleri sırasında meydana gelen sorumluluklarını düzenleyen ve İdare Hukukunun bu konuda temel teorisi olan hizmet kusuru teorisi (şahsi kusur-hizmet kusuru ayrımı), kamu idare ve kurumlarının kamu otoritesinin (egemenlik hakkının) bir temsilcisi olarak yaptığı faaliyetlerinde söz konusu olup, kamu tüzel kişilerinin özel hukuk tüzel kişisi gibi yaptığı kamu hizmetlerinde ve özellikle kuruluş yasalarında özel hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere kurulduğu belirtilen kuruluşlar ve 440 sayılı Kanunun 1.maddesi kapsamına giren İktisadi Devlet Teşekkülleriyle iştirakleri ve müesseseleri eliyle yürüttüğü hizmetlere ilişkin faaliyetleri sırasında meydana gelen zararlardan ötürü, ilgili kamu tüzel kişisinin sorumluluğu özel hukuk hüküm ve ilkeleri uyarınca belirlenir. Türk Ticaret Yasası'nın 18/1.maddesi uyarınca, özel hukuk hükümleri dairesinde idare edilmek veya ticari şekilde işletilmek üzere Devlet, Vilâyet ve Belediye gibi kamu tüzel kişileri tarafından kurulan teşekkül veya müesseseler tacir sayılırlar."

motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu kanunun **işletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin hükümleri** uygulanır.” denilmiştir.

Yolcu taşımacılığı yapan kamu kurum ve kuruluşları, tıpkı özel hukuk tüzel kişileri gibi 6762 sayılı TTK.806.maddesine (6102 sayılı TTK.914.maddesine) ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7.maddesine göre “**taşımacı**” sıfatıyla sorumlu olup, “yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla yükümlüdürler.” Bu sorumluluk bekleme duraklarından başlar, yolcu sağ ve sağlıklı biçimde taşıttan inip belli bir aralıkla uzaklaşmıncaya kadar sürer.¹⁰

4- Taksi yazıhanesi işletenler

Yargıtay 11.Hukuk Dairesi'nin bir kararında : “Müşterilerin taksi ile taşımak üzere telefonla yazıhane işleten davalının yaptığı iş taşımacılık olup, meydana gelen trafik kazasından taşıyıcı sıfatıyla sorumlu ve 6762 sayılı TTK.806.maddesi (6102 sayılı TTK.914.maddesi) gereğince davacı müşterisini gideceği yere sağ ve salim götürmekle yükümlüdür.” denilmiş ise de, karşı oy yazısındaki “Taksi bürolarının yaptıkları iş, taksilere müşteri ve müşteriye de taksi bulmakla sınırlı olup, büro sahibi ile müşteri arasında ücret karşılığı bir sözleşme ilişkisi kurulmadığından 6762 sayılı TTK.808. maddesindeki (6102 sayılı TTK.917.maddesindeki) taşıma işleri komisyonculuğundan söz edilemeyeceği; Taksi bürosu sahibinin yaptığı işin, daha çok 818 sayılı BK 404 vd. maddelerindeki (6098 sayılı TBK.520 vd.maddelerindeki) tellallığa giren bir durum olduğu, tellal durumundaki taksi bürosunun ücretinin yalnızca taksi sahip veya şoföründen alındığı; bu nedenle taksi bürosu sahibinin yolcuya karşı taşıyıcı sıfatıyla sorumluluğu bulunmadığı” görüşünü de dikkate almak gerekmektedir.

5- Kamyon, kamyonet ve traktör römorklarıyla yolcu taşıma

Ülkemizde yolcu taşımaya elverişli olmayan taşıtlarla yoğun biçimde yolcu taşımacılığı yapıldığı bilinen bir durumdur. Özellikle kırsal kesimlerde traktör römorklarıyla, kamyon ve kamyonetlerle kasabaya, tarlaya, düğüne gidilmekte, yolcular çok sayıda ve üst üste bindirildiklerinden, bir kaza geçirildiğinde kayıplar fazla olabilmektedir.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun yalnızca “kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımaları” ile sınırlı tutulması bize bir eksiklik. Bu eksiklik, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve buna bağlı Yönetmelikle giderilebilir ise de, yeterli değildir. KTK 65.maddesi 2.fıkrasında “Gerekli hallerde kamyon, kamyonet, römork ve yarı römorklarla **yolcu** veya yükü birlikte yolcu taşınabilmesine ilişkin esaslar yönetmelikte belirtilir” denilmiş; buna ilişkin düzenleme Yönetmeliğin 130. maddesinde yer almıştır.

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin “Kamyon, kamyonet ve römorklarla yolcu taşınabilmesi esasları” başlıklı 130. maddesinin 1.fıkrasında “Kamyon, kamyonet, römork ve yarı römorklarla yolcu taşınması yasaktır” denildikten sonra 2. fıkrasında “gerekli hallerde” **yolcu taşınabilmesinin kuralları** şöyle açıklanmıştır:

a) Araçların imâl, tadil, montajı hakkındaki Yönetmelikte belirtilen ölçülere uygun oturma yerleri yapılması,

b) Kasa kenarlarının düşmeyi önleyecek şekilde kapalı ve örtülü olması şartıyla taşıma sınırının her tonu için iki yolcu taşınabilir.

c) Kısa mesafelerde işçi taşınacaklar için, kasanın yanı ve arka kapaklarının 90 cm. yükseklikte ve sağlam şekilde kapalı olması, karoser zemininden itibaren 120 cm. yüksekliğinde elle tutulacak sağlam bir korkuluğunun bulunması şartıyla taşıma sınırının her

¹⁰ Bir görüşe göre, durak yerinin elverişsizliği ve düzensiz işletmecilik sonucu, otobüsün geç gelmesi nedeniyle yolcunun hastalanmasından otobüs işletmesi sorumludur. Ayrıca yolcunun durakta, istasyonda, terminalde araca binmek üzere, örneğin ayağını araca atarken aracın usulsüz kalkması ve kapının kapanması veya ayak basacak yerin kopması nedeniyle meydana gelen kazalardan taşıyıcı sorumludur. Otobüsün varış yerinde de yolcunun taşıtı ve taşıma işleri ile ilgili tesisleri terk etmesiyle sorumluluk son bulur. (A. Zeyneloğlu, Taşıma Hukuku, 1993, sf.278) – Yargıtay 11.HD. 21.01.1986 gün 85/6200-86/38 sayılı kararında da, taşıyıcı olarak DDY'nin sorumluluğu için şu sınır konulmuş ve şöyle denilmiştir : “Yolcuların trenin inip emniyetli bir alana çıkmalarına kadar yolcu sıfatı devam eder.” (T. Başbuğoğlu,age.,sf:1088-1273)

tonu için iki yolcu (işçi) taşınabilir. Bu amaçla kullanılan araçların üzeri açık olabilir. Yükle birlikte yolcu ve hizmetlilerin taşınmasında aşağıdaki esaslara uyulması mecburidir:

1. Yüklere sağlam olarak yerleştirilmiş ve bağlanmış olması,
2. Kasanın yan ve arka kapaklarının kapalı olması,
3. Yolcuların kasa içinde ayrılmış bir yerde oturtulması,
4. Yüklere üzerine hiçbir şekilde yolcu bindirilmemesi şartıyla yükle birlikte yolcu taşınabilir.

Yönetmeliğin 131.maddesi 4.fıkrasında da: “Tarım ürünlerinin toplanması, yüklenmesi veya boşaltılması amacıyla tarla veya işyerine götürülmek ve getirilmek üzere lâstik tekerlekli traktörlerin römork veya yarı römorklarına, oturmaları şartıyla, taşıma sınırının beher tonu için en çok üç kişi bindirilebilir. Yük üzerinde insan taşınmaz” denilmiştir.

Yönetmelikteki bu hükümlere uyulmadığı, deyim yerindeyse salkım saçak, tıklım tıklım traktör römorklarında yolcu taşındığı bilinmekte; bu tür taşımalar genellikle kırsal kesimlerde yapıldığından denetimden uzak kalmaktadır.

6- Gezi düzenleyenlerin “taşımacı” olarak sorumlulukları

Gezi düzenleyenler, geziye katılanların ödeyecekleri götürü bir ücret karşılığında **taşıma**, barındırma, yedirip içirme, gezdirme, eğlendirme gibi edimleri bir bütün olarak ve **kendi sorumlulukları altında** yerine getirmeyi üstlenen gerçek veya tüzel kişilerdir. Bu edimlerin tamamının gezi düzenleyen tarafından doğrudan yerine getirilmesi koşul olmayıp, kendi gözetim ve denetimi altında başkalarına da yaptırabilir. Ancak, gezi düzenleyicisi, yükümlülüklerini ister doğrudan kendisi yerine getirmiş olsun, ister başkalarını görevlendirmiş bulunsun, geziye katılanlara karşı, sözleşmenin yanı sıra doğrudan sorumlu olacaktır.¹¹ Tıpkı Yargıtay’ın “Bir ticaret unvanı altında bilet satarak başkalarına ait otobüslere yolcu bulan gerçek veya tüzel kişileri, doğrudan taşıma işini yerine getirenle birlikte ortaklaşa ve zincirleme sorumlu” tuttuğu gibi, gezi düzenleyiciler de, görevlendirdikleri kişilerin eylemlerinden veya kendi yerlerine başkalarına gördürdükleri hizmetlerden dolayı geziye katılanlara karşı sorumlu olacaklardır.¹²

Gezi düzenleme sözleşmeleri, yolcu taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi, öğretide çeşitli biçimlerde yorumlanmakta, genel olarak bir “işgörme sözleşmesi” olarak nitelendikten sonra, verilen hizmetlerin çeşitliliğine bakılarak ayrı ayrı hizmet, vekâlet ve eser sözleşmesi olarak değerlendirilmekte, karma bir sözleşme olduğu görüşü ağır basmakta, bunların dışında özel bir sözleşme türü olduğu da savunulmaktadır.¹³ Bize göre, gezi sözleşmelerinin içinde “**taşıma**” hizmetinin de bulunduğu gözden kaçırılmamalıdır. 1618 sayılı Seyahat Acentaları Kanunu’nda “kara, hava ve deniz ulaştırma araçları” ile düzenlenecek turlardan söz edilmesine göre, verilecek hizmetler arasında ulaştırma (taşıma) işi ağır basmaktadır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na bağlı Yönetmeliğin 4.maddesinde “taşıma işleri organizatörü” tanımına yer verilmiş, bunlar yasa ve yönetmelikler çerçevesinde “**taşımacı**” kabul edilerek “imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına taşıma yaptırabilecekleri” açıklanmış; Yönetmeliğin 22/h maddesinde “Acenteler, taşıma işleri komisyoncuları ve taşıma işleri organizatörleri, bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden, taşımacılar ile ortaklaşa ve zincirleme sorumlu” tutulmuşlardır.

¹¹ Bülent Yurt, Seyahat Düzenleme Sözleşmesi,2000, Yetkin Yayını,sf.37 – H.Hatemi/R.Serozan/A.Arpacı, Borçlar Hukuku Özel Bölüm,1992, sf. 513

¹² Yarg.11.HD. 19.12.1985 gün 6952-7133 sayılı kararına konu olan olayda, D.Turizm A.Ş. tarafından düzenlenen İstanbul-Datça gezisine katılan yolcuların taşınması işini üstlenen M.A.’nın temin ettiği otobüsün, diğer davalı K.H. yönetiminde seyrettiği sırada devrilmesi sonucu, yolculardan bazıları yaralanmış; Mahkemece, davalı D.Turizm şirketi gezi düzenleyici ve sözleşmenin tarafı olarak taşımacı sıfatıyla sorumlu bulunup, diğer davalılarla birlikte ortaklaşa ve zincirleme tazminat ödemekle yükümlü tutulmuş; davalıların temyiz başvuruları reddedilerek karar onanmıştır. (Batider, 1985/Haziran, C.XIII, sayı:1, sf.184)

¹³ B.Yurt, age., sf.93-117

Gene Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin "Tanımlar" başlıklı 4.maddesinde "ârizi sefer" ve "mekik sefer" tanımları yapılarak "aynı taşıtla bütün güzergah boyunca aynı **yolcu grubunun taşınması ve kalkış noktasına geri getirilmesi** şeklindeki kapalı kapı seferleri" de özellikle kent ve yurt içi gezilerinde gezi düzenleyenlerin "**taşımacı**" veya "**taşıtıcı**" niteliklerini ortaya koymaktadır.

V-TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1- Sözleşmenin tanımı ve koşulları

Türk Ticaret Kanunu'nda ve 19.07.2003 tarihinde yürürlüğe konulan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda yolcu taşıma sözleşmesi tanımlanmış değildir. Bununla birlikte, TTK. 762. maddesindeki "Taşıyıcı, ücret karşılığında yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimsedir" ve 6102 sayılı TTK. 850.maddesindeki "Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya her ikisini birlikte üstlenen kişidir" tanımından ve 4925 sayılı yasanın 6. maddesindeki "Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara ve taşımacı ile yolcu arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz yapılamaz" açıklamalarından yararlanarak "Taşıma Sözleşmesi"ni "**taşımacının yolcuyu gitmek istediği yere sağ, sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yaptırarak götürme yükümlülüğünü üstlenmesi ve yolcunun bu hizmetin karşılığı olan ücreti ödemesi**" biçiminde tanımlayabiliriz.

Yasalardaki hükümlere göre yolcu taşıma sözleşmesinin iki unsuru vardır :

- Taşımacı yönünden, yolcuyu gideceği yere rahat güvenli ve sağlıklı bir yolculukla gecikmeden ve kararlaştırılan süre içinde götürmek.
- Yolcu yönünden yapılan taşıma işinin karşılığı olan ücreti ödemek.

2- Taşıma sözleşmesinin hukuksal niteliği

Taşıma sözleşmesiyle taşımacı, yolcuyu bir yerden bir başka yere "**taşıma işi**"ni üstlenmiş olup, yolcunun taşımacıdan yapılmasını istediği "**iş**" de bir yerden bir başka yere güven içinde ve sağlıklı bir biçimde götürülür. Şu tanıma göre taşıma sözleşmesini, kendine özgü bir "**işgörme**" ve "**iş gördürme**" sözleşmesi olarak niteleyebiliriz. Bu yorum çerçevesinde taşıma işini kimileri **eser sözleşmesine** benzetmişlerdir.¹⁴ Bu görüştekiler, BK 355.maddesine göre nesnel biçimde bir yapıt (eser) ortaya konulması gerektiği, oysa taşımada eşyanın veya yolcunun yer değiştirmesinin söz konusu olduğu eleştirilerine karşı,¹⁵ burada yapılanın "bir şeyin imâli olmayıp başka bir sonucun elde edilmesi" olduğunu savunmuşlardır.¹⁶

Kimileri de taşıma sözleşmesini **vekâlet sözleşmesine** benzetmişler; BK 386 maddesi 1.fıkrasındaki "Vekil, vekâlet verenin kendisine yüklediği işin yönetimini ve bunun gerektirdiği hizmetin yerine getirilmesini üstlenir" hükmüne ve 2.fıkrasındaki "Özel bir sözleşme türüne girmeyen işlerde de vekillik kuralları uygulanır" hükmüne dayanmışlardır. Bu görüşe, "taşımacının, taşıma işini yerine getirirken yolcunun "talimatı dahilinde" (BK m.389) değil, taşıma işlerinin gerekli ve zorunlu kıldığı bir takım kurallar çerçevesinde hareket ettiği" biçiminde karşı çıkılmak gerekir. Üstelik, taşıma sırasında yolcu, bir anlamda taşımacının egemenliği altındadır.

Taşıma sözleşmesinde, **hizmet sözleşmesinin** unsurlarının da bulunduğunu ileri sürenlere karşı da, BK m.313 vd. hükümlerine göre, taşımacı ile yolcu arasında, hizmet sözleşmesinde olduğu gibi ast-üst, zaman ve bağımlılık ilişkisi bulunmadığı söylenebilir.

En doğrusu, daha önce Borçlar Kanunu'ndaki sözleşme türleri arasında yer almış iken¹⁷, daha sonra (son derece yanlış olarak ve genel anlamda taşıma ile ticari anlamda taşıma

¹⁴ S.Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,1982, sf.12,20 – Çağa, Deniz Ticaret Hukuku, II.Navlun Sözleşmesi,1982,Sf.13 – Tandoğan, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, 1982,sf.203

¹⁵ Ahmet Zeyneloğlu, Taşıma Hukuku, Yetkin,1993, sf.31

¹⁶ Prof.Dr.İnci Kaner, Hava Hukuku-Hususi Kısım,2004, sf.56

¹⁷ Borçlar Kanunu'nun ilk şeklinde "Onaltıncı bab: Nakliye Mukaveleleri" adıyla yer almış olan 431 - 448.maddeler, 29.06.1956 gün 6763 sayılı yasayla kaldırılmış; bunların yerini Türk Ticaret Kanunu'nun 762-815

ayrımı gözardı edilerek) Türk Ticaret Kanunu'na aktarılan ve ayrıntılı hükümlerle genişletilen, ayrıca özel bir kanun olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda bağımsız olarak düzenlenen taşıma işinin, **kendine özgü bir sözleşme türü** olduğunun kabûl edilmesidir.¹⁸ 4925 sayılı Yasa'nın 36.maddesinde "Bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde diğer ilgili mevzuat hükümleri uygulanır" denilmesine göre, taşımayla ilgili anlaşmazlıkların çözümünde, yerine göre, başka kanunlardaki hükümler ve Borçlar Kanunu'nun sözleşme türlerine ilişkin hükümleri de uygulanabilecektir.

3- Taşıma sözleşmesi bir şekle bağlı değildir

Yasalarda bilekten söz edilmekte ise de, taşıma sözleşmesi bir şekle bağlı değildir. Türk Ticaret Kanunu'nda bu konuda bir hüküm bulunmadığı gibi, 4925 sayılı Kara Taşıma Kanunu'nun 6. maddesinde "Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz yapılamaz" denilerek biletin koşul olmadığı vurgulanmış ve taşıma sözleşmesi için bir şekil önerilmemiştir. Öte yandan Türk Ticaret Kanunu'nun 1.maddesinde "Türk Ticaret Kanunu, Türk Medeni Kanunu'nun ayrılmaz bir cüzüdür." denilerek Borçlar Kanunu'na yollamada bulunmuş olmakla, 818 sayılı BK. 11.maddesi 1.fıkrasındaki (6098 sayılı TBK.12.maddesi 1.fıkrasındaki) "sözleşmenin geçerliği, yasada tersine kural bulunmadıkça, hiçbir biçime bağlı değildir." hükmüne dayanarak, taşıma sözleşmesinin bir biçimi ve koşulu bulunmadığını söyleyebiliriz. Taşıma ilişkisi çok çeşitli biçimlerde kurulmaktadır. Örneğin duraktaki otobüse, yoldan geçen taksiye, dolmuşa, minibüse binen yolcu ile taşımacı arasında sözleşme ilişkisi kurulmuş olmaktadır.

VI-YOLCU BİLETİ

1- Yolcu sayılmak için bilet koşul değildir.

Günümüzde biletin yeri şehirlerarası veya uluslararası otobüs işletmeleri ile trenle, uçakla, gemiyle yolcu taşımaları dışında pek kalmamıştır. Kent içi toplu taşıma araçlarında jeton, akbil, abonman kartı kullanılmakta; turnikeden geçen veya taşıta binen kişiler "yolcu" sıfatını kazanmakta, taşıma sözleşmesinin tarafı olmaktadır.

Tren yolcuları genellikle bilet almak zorunda iseler de, biletsiz trene binen yolcular belirli ücret ve cezayı vererek yolculuğu sürdürebilirler. Belli bir yere kadar bilet alan yolculara da, incekleri istasyonu geçmeleri durumunda, ek ücret ödeyerek yola devam etmeleri olanağı tanınmıştır. Devlet Demiryollarının, tren yolculuğunu özendirmek için belli yaşta küçük çocuklardan taşıma ücreti almaması, arada taşıma sözleşmesi bulunmadığı sonucunu doğurmamaktadır. Şu halde bilet, yalnızca ücret ödendiğinin kanıtı olup, taşıma sözleşmesinin zorunlu şartı değildir.¹⁹

2- Bilet koşul değil ise de, hak aramada önemli bir kanıttır.

Bilet, taşıma sözleşmesinin biçim koşulu değilse de, hak aramada önemli bir kanıttır. Bugün genellikle şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımaları ile tren, uçak ve gemi yolculukları biletle yapılmaktadır. Bilette gidilecek yerin, hareket gün ve saatinin, sefere konulan taşıtın ve taşıt içinde yolcunun oturacağı koltuk numarasının, yolcunun ad ve soyadının yazılı olması gerekir. Bütün bunlar anlaşmazlıkların giderilmesinde büyük kolaylık sağlar. 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu'nun "tanımlar" başlıklı 3.maddesinde "**Yolcu**

ve 1016-1132.maddeleri almıştır. Bizce, genel anlamda taşıma sözleşmesi ile ticari anlamda taşıma sözleşmesi ayrımı gözetilerek, Borçlar Kanunu'ndan taşıma sözleşmesi bölümü çıkarılmamalıydı. Böylece İş Kanunu'ndan ayrı olarak, Borçlar Kanunu'nun "hizmet sözleşmesi" hükümleri gibi, genel anlamda taşıma sözleşmesi hükümleri de Borçlar Kanunu'nda varlığını sürdürmeliydi.

¹⁸ Aynı görüşte: A.Zeyneloğlu, age., sf.31 ve H.Ülgen, agm., sf.10

¹⁹ TCDD. İşletme Tüzüğü'nün 14.maddesine göre yolculuğun biletle yapılması zorunlu ise de, bilet, taşıma sözleşmesinin geçerlik şartı olmayıp sözleşmenin yapıldığını ve ücretin ödendiğinin bir kanıtlama aracıdır. Nitekim 14.maddeye göre bileti olmayan veya geçersiz biletle yolculuk yapan kimse, örneğin bilete göre varmak istediği istasyonu geçmiş olması nedeniyle geçerliği kalmamış biletle yolculuk yapan kişi, cezalı ücret ödeyerek yolculuğu sürdürebilir. (A. Zeyneloğlu, Taşıma Hukuku, 1993 sf.277 vd.)

bileti, yolcunun taşınması yükümlülüğünü içeren, yönetmelikte öngörülen şekil ve şartları taşıyan ve yolcuya verilmesi zorunlu belge” olarak tanımlanmıştır.²⁰

Yolcunun biletsiz olması veya biletin kaybolması taşıyıcının yükümlülüklerini ortadan kaldırmaz ise de, anlaşmazlıklarda ve yolcunun herhangi bir zarara uğraması durumunda önemli bir kanıttır. Şöyle ki:

a) 6762 sayılı TTK.806.maddesi 3.fikrasına (6102 sayılı TTK.914.maddesi 3.fikrasına) göre, bilete belirtilen yerin bir başka kimseye verilmiş olması yahut bilete yazılı bulunan taşıt yerine onun aynı olmayan başka bir taşıtın sefer konulması veya taşıtın belli saatten önce hareketi nedeniyle yolcunun yetişememesi, yahut taşıtta durumun gerektirdiği ilkyardım gereç ve ilaçlarının bulundurulmaması veya bunlardan yararlanma olanağının sağlanmamış olması nedeniyle sorumlu olan taşıyıcıdan “bilet parasının üç katı tazminat” istenebilmesi için biletle yolculuk yapılması kanıtlama kolaylığı sağlayacaktır.

b) 6762 sayılı TTK.801. maddesine (6102 sayılı TTK. 908.maddesine) göre de “Hareket gecikecek olursa, yolcu, zarar ve ziyan isteyebileceği gibi, yapılmakta olan kara yolculuğunda gecikme iki günü aşar veya gecikme yüzünden yolcunun seyahatten beklediği fayda kalmaz ise, gecikme nedeniyle herhangi bir zarar ispat edilmese dahi “bilet parasının üç katı” maktu tazminat olarak hükmedilir.”

c) Bilet, taşıma işini üstlenen taşımacının kimliğini, ad ve unvanı ile merkez ve şubelerini saptama yönünden de gerekli bir belgedir. Taşıyan ve taşıtan ayrı ayrı kişi veya firmalar ise, bunların ortaklaşa sorumluluklarını belirlemede öncelikle biletten yararlanılacaktır. Uzun yıllardan beri sıkça görüldüğü üzere, şehirlerarası yolcu taşımacılığında üçüncü kişilere ait otobüsleri kullanan taşımacı firmalar, kazaya uğrayan yolcuların açtıkları davalarda husumet itirazında bulunmakta, kendilerinin taşıyan olmayıp bilet kesen aracı (komisyoncu) olduğunu ileri sürmekte idiler. Bu tür savunmalar Yargıtay kararlarıyla önlenmiş; “taşımacı” olmanın yanı sıra aynı zamanda motorlu araç “işleteni” durumundaki bu kişi ve firmalar için 2918 sayılı KTK. 85. maddesinde 4199 sayılı yasa ile yapılan değişiklikle doğrudan veya dolaylı motorlu araç işletilmesine ve şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetine katılan tüm gerçek ve tüzel kişilerin yolcuların veya üçüncü kişilerin zararlarından ortaklaşa ve zincirleme sorumlu tutulmaları sağlanmıştır. İşte bu gibi durumlarda kanıtlama kolaylığı yönünden “yolcu bileti”nin önemli işlevi olacaktır.²¹

d) Yolcu bileti düzenlenmesi zorunluluğu getiren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 3. maddesi dışında, 213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nun 233. maddesi 3.bendi gereğince yolcu taşıma işini yapanlar bilet kesmek zorundadırlar. Biletlerin seri ve sıra numaralı, iki kopyalı olması, bir nüshasının yolcuya verilmesi gerekir. Aynı yasanın 240/B maddesi gereğince şehirler arasında yapılan yolcu taşımalarında 233. madde gereğince “yolcu taşıma bileti” kesmek zorunda olan yükümlüler, taşıtların her seferi için zincirleme seri ve sıra numaralı ve oturma yerlerini planlı şekilde gösteren iki nüsha “yolcu listesi” düzenlemek ve bu listenin bir nüshasını sefer sonuna kadar taşıtta ve diğer nüshasını işyerinde bulundurmak

²⁰ 11. HD.13.11.1980, 4423-5256 sayılı kararına göre “Yasalarımızda, taşıma sözleşmesinin geçerliği açısından her hangi bir biçime bağlılık koşulu öngörülmemiş değildir. Yolcu bileti, taşıma sözleşmesinin varlığı konusunda önemli bir kanıttır. G.Eriş, age., sf. 32, no: (30) – Ayrıca 11.HD.19.02.1981 gün 313-672 sayılı, 08.12.1994 gün 5411-9435 sayılı, 06.07.1995 gün 3568-5751 sayılı, 29.02.1996 gün 8276-1215 sayılı kararları.

²¹ 11.HD. 19.02.1981 gün 313-672 sayılı kararına göre: “Bilet satan işletme taşıma aklının tarafıdır.” (T.Başbuğoğlu, age., sf.1076, no: 1263) - 11.HD.06.07.1995, 3568-5751 “Bilet ve yolcu listesinin içeriğine göre, taşımayı yapan şirket, bu bileti satmış olan şirket sayılır.” (G.Eriş,sf.564,no:26) – 11.HD.29.02.1996, 8276-1215 “Davalılardan biri, bilet satmak suretiyle taşımayı üstlenmiş ve diğeri de malik olduğu aracı yolcu taşıma işine tahsis etmiştir. Bu durumda, her iki davalı da taşıyıcı sayılır ve taşımaya ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre sorumlu olurlar. (G.Eriş,sf.565,no:30) – TD.16.02.1971, 211-1044 “Araç, bilet satıcısına ait olmasa bile, yolcuya bilet satışı ile taşıma sözleşmesi oluşmuş demektir. (G.Eriş, sf.602,no: (1) - 11.HD.08.12.1994, 5411-9435 “Yolcu bileti satan kimse, taşıma sözleşmesinin tarafı olur.” ‘G.Eriş, sf.666,no:125) – 11.HD.03.04.1997, 2278-2408 “ Davalı limited şirket, otobüse bilet sattığını ve komisyon aldığını savunmuş ise de, TTK.nun 798.maddesine göre taşıma işi yapan aracı şirket sorumlu olur. “ (Özel belgelik)

zorundadırlar. Yolcu taşıma biletlerinin komisyoncu veya acenteler tarafından kesilmesi durumunda yolcu listeleri üç nüsha olarak düzenlenir ve bir nüshası bu kimseler tarafından saklanır.

VII- TAŞIMACININ YOLCULARA KARŞI SORUMLULUĞU

1- Taşımacı olarak

Yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmalarını sağlayacak önlemleri almakla ve onları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla yükümlü olan taşımacı, **kalkış noktasından varış noktasına kadar taşıt içinde veya duraklama yerlerinde** yolcuların uğrayacakları her türlü zararlardan sorumludur. (6762/TTK. m.806 ve 6102 TTK.m.914; Karayolu T.K. m.7 ve 17, Yönetmelik m.63)

Sorumluluk yükümlülüklerle sınırlıdır; yükümlülük sorumluluk getirir. Daha açık deyişle, bir kimse bir takım yükümlülükler üstlenmiş olup da, bu yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmese sorumlu olur. Bir zarar doğsun veya doğmasın, bu sorumluluk hep vardır. Taşımacı ile yolcu arasındaki ilişki taşıma sözleşmesine dayanmakta ise de, işletme ve yol tehlikeleri kamu düzenini gerekli kıldığından, tarafların sözleşme koşullarını özgürce kararlaştırmaları olanaksızdır.6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 766. maddesine (6102 sayılı TTK.854.maddesine), 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 111. maddesine ve 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu 20. maddesine göre **“Sorumluluğun kaldırılmasına veya daraltılmasına ilişkin anlaşmalar geçersizdir.”** Sorumluluktan kurtulabilme koşulları da son derece sınırlı tutulmuştur. Ayrıca **yolcu, taşımacının ve yardımcılarının kusurunu kanıtlamak zorunda olmayıp, kanıt yükü taşımacının üzerindedir.** 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 806. maddesi 2. fıkrasına (6102 sayılı TTK.914.maddesi 2.fıkrasına), 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 86. maddesi 1. fıkrasına ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 18. maddesi 2. fıkrasına göre : **“Taşımacı, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.”**

Taşımacının,sözleşmeyi gereği gibi yerine getirmemesinden kaynaklanan sorumluluğu, öğretide **“kusur sorumluluğu”** olarak nitelenmektedir.²² Ancak bu sorumluluk sürücünün kusurundan bağımsızdır. Örneğin, **bir otobüs kazasında sürücünün kusuru bulunmasa bile, taşımacı, yolculuğun güvenli geçmesi için her türlü önlemleri almamış ise ya da yolcusunu koruyup kollamada gerekli özeni göstermemişse,** 6762 sayılı TTK 806. maddesine (6102 sayılı TTK.914.maddesine) ve Karayolu Taşıma Kanunu 17 ve 18. maddelerine göre **kusurlu sayılır.** Taşımacının taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili gerekli önlemleri alması ve özen göstermesi genel bir hukuk kuralıdır. Bu bağlamda taşımacı, taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için taşıtına bindirdiği kişileri ve yüklediği eşyaları denetimden geçirmekle de yükümlüdür. Bir Yargıtay kararına konu olan somut olayda, otobüsün içinde bir teröristin saldırısıyla meydana gelen patlama sonucu yolculardan birinin ölümü nedeniyle otobüs işletmesinin taşımacı sıfatıyla sorumlu olacağı sonucuna varılmıştır.²³

Otobüsün yola çıkılmadan önce **her türlü teknik denetiminin yapılmamış olması,** periyodik bakımının savsaklanması, bütün bunların sonucu fren boşalması, rot çıkması, lastik

²² Taşıyıcının yolculara karşı TTK.806. maddesine göre sorumluluğu “kusur sorumluluğu” olarak nitelenmekte, öte yandan taşıyıcı motorlu araç “işleten” olarak 2918 sayılı yasa hükümlerine göre üçüncü kişilere verdiği zararlardan “tehlike sorumluluğu” ilkesine göre sorumlu tutulmaktadır. Aslında her iki sorumluluk da sonuçta “kusur sorumluluğu” dur. Çünkü 2918 sayılı KTK.86. maddesindeki “işleten, kendisinin ve eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.” hükmü ile motorlu araç işletenin kusursuz (tehlike) sorumluluğu, kusur sorumluluğuna yaklaştırılmış ve oldukça ağırlaştırılmıştır. (Bakınız: Prof. Dr. Ahmet M. Kılıçoğlu, Borçlar H. Genel Hükümler, 2002, sf. 235)

²³ 4.HD.29.01.2003, 2002/10635-2003/904 (YKD.2003/5-696)

patlaması, bijon kesmesi, direksiyon kilitlenmesi ve benzeri durumların kazaya neden olması taşımacının kusurudur. Yargıtay kararlarında “teknik ârıza” tazminattan indirim nedeni kabul edilmemiş, tazminatın tam kusura göre ödenmesi öngörülmüştür.

Taşımacının kusurunun, sürücü veya yardımcıların kusurundan büsbütün ayrı ve farklı oluşu nedeniyle ki, ayrı bir yöntemle ve “**objektif işletme kusuru**” kriterlerine göre araştırılması ve değerlendirilmesi gerekir.

Görüldüğü gibi, yolcu taşıma ve motorlu araç işletilmesi tehlikeli bir işdir. Her ne kadar bilim çevrelerinde taşımacının sorumluluğu “**kusur sorumluluğu**” olarak adlandırılmış ise de “**tehlike**” ögesi ağır basmaktadır. Bu nedenle, sözleşme temeline dayanan bu sorumluluğa “**ağırlaştırılmış nesnel (objektif) sorumluluk**” denilmesi daha doğru olacaktır. Ağırlaştırılmış nesnel sorumlulukların çoğu “**tehlike sorumluluğu**” ise de, 6762 sayılı TTK. 806/2. (6102 sayılı TTK.914/2), Karayolu Taşıma K. 18/2. ve Karayolları Trafik K. 86/1. maddelerinde aynı biçimde açıklanan sorumluluk hükümlerine bakılarak, taşımacının ve motorlu araç işletenin sorumluluğunun hem “**tehlike sorumluluğu**” ve hem de “**kusur sorumluluğu**” olduğunu söyleyebiliriz. Ancak bu iki sorumluluk türü “**ağırlaştırılmış nesnel sorumluluk**” kavramında bir araya gelmektedir. Böyle olunca da taşımacı, yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmiş olsa bile, eğer (her üç yasada açıklandığı üzere) taşımacının sorumluluğunu gerektiren nedensellik bağı “zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır kusuruyla ya da öngörülemeyen nedenden (mücbir sebepten) dolayı kesilmemişse” taşımacı “ağırlaştırılmış nesnel sorumluluk” ilkesi uyarınca zararı ödemek zorunda kalacaktır.

2- Motorlu araç işleteni olarak

Taşımacı, ayrıca, motorlu aracın işletilmesine doğrudan veya dolaylı olarak katılan “**motorlu araç işleteni**” konumundadır. 2918 sayılı KTK 85. maddesindeki tanımlamaya göre, “**motorlu aracın bir teşebbüs unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan ortaklaşa ve zincirleme sorumludurlar.**” Yargıtay’ın çeşitli kararlarında denildiği üzere, yolcu taşıyan araca ticari unvanını veren ve yolcu temin eden gerçek ve tüzel kişiler “taşımacı” sıfatını almış sayılırlar ve oluşan maddi ve manevi zarardan ortaklaşa ve zincirleme sorumlu olurlar.

Taşımacının, aynı zamanda “**motorlu araç işleteni**” olarak sorumluluğu “**tehlike sorumluluğu**”dur. Çünkü motorlu araç işletilmesi tehlikeli bir işdir. Bu yüzden ki, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 85.maddesinde işletenin sorumluluğu, objektif sorumluluğun ağırlaştırılmış şekli olan “**tehlike sorumluluğu**” olarak düzenlenmiştir. Tehlike sorumluluğunun kaynağı, motorlu araçların yarattığı kendine özgü tehlikenin ağırlığı olmuştur. Bunun sonucu olarak da **işletenin** motorlu aracın işletilmesinden doğan zarardan sorumluluğu için ne kendisinin ne de sürücü ile aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusuru aranmayacaktır. Zararın, **motorlu aracın işletilmesi sonucu** meydana geldiğine ilişkin “**nedensellik bağı**”nın varlığı yeterlidir. Zarar gören, kusurlu sorumlulukta olduğu gibi, işletenin kusurunu kanıtlamak zorunda değildir. Tersine, işleten kusursuzluğunu kanıtlamakla yükümlüdür. Bu da ancak, kusursuz sorumluluğun niteliği ve düzenleniş biçimiyle, neden-sonuç ilişkisini kesen nedenlerden birinin varlığını ve ayrıca ek olarak hiç kusuru olmadığını kanıtlamakla gerçekleşebilecektir. Başka bir anlatımla, işleten, zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır kusuru bulunduğunu ve bunların nedensellik bağına kestiğini ya da mücbir nedenin varlığını kanıtlamakla sorumluluktan kurtulabilecektir.

“2918 sayılı KTK m.85/1 “Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın işleteni ile işletme faaliyetine doğrudan veya dolaylı olarak katılanların tümü bu zarardan ortaklaşa ve zincirleme sorumlu olurlar” hükmünü içermektedir. Bu hükme göre sorumluluk, motorlu aracın işletilmesine bağlanmıştır. İşletenin sorumlu olması için, başka bir neden aranmaksızın,

zararın, motorlu aracın işletilmesinden doğması yeterlidir. Burada sorumluluğun temeli “**işletme tehlikesi**”, türü ise, tehlike esasına dayalı “**işletme sorumluluğu**”dur. İşletme tehlikesi gerçekleştiği anda, işletenin sorumluluğu doğar.

KTK m.85 tehlike sorumluluğunu düzenlerken, m.86’da sorumluluktan kurtulma koşulları düzenlenmiştir. 85’inci maddede ne kusurdan ne de tehlikeden söz edilmektedir. Buna karşılık 86.maddede , işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için iki hususun bir arada kanıtlanması aranmaktadır. Buna göre işleten, sorumluluktan kurtulabilmek için, bir yandan kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmadığını ve araçtaki bozukluğun kazaya neden olmadığını, öte yandan da kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin ya da üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini kanıtlamak zorundadır.

KTK m.85/1’e göre, işletenin sorumluluğu, objektif özen ödevinin savsaklanmasına ve gereği gibi yerine getirilmemesine dayanan olağan sebep sorumluluğu olmadığı için, işleten, sürücü ve **araç üzerinde bakım ve denetim yönünden her türlü özen ödevini yerine getirdiğini ispat etse bile**, zarar, aracın işletilmesinden doğduğu takdirde, o bundan sorumludur. Böylece işleten, eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerle, araçtaki açık ve gizli bozukluktan doğan zararı da tazmin etmek zorundadır.

VIII-SORUMLULUĞUN SINIRLARI VE KAPSAMI

1- Yer ve zaman bakımından sorumluluk sınırları

a) Taşımacının sorumluluğu, yolcunun taşıta bindiği yerden başlar ve gideceği yerde taşıttan güvenli bir biçimde inmesine kadar sürer.

Kalkış yerindeki terminalde bekleme sırasında ve varış yerindeki terminalde iniş ve terminalden ayrılış sırasında, terminal dışındaki ara duraklarda, yolcu indirme ve bindirme yerlerinde yolcunun uğrayacağı zararlar sorumluluk kapsamında olmak gerekir.

b) Yolculuk boyunca duraklamalar, uğrak ve mola yerleri de taşımacının sorumluluğu kapsamındadır.

c) Taşımacının sorumluluk sınırları ve sorumluluğun kapsamı Yargıtay kararlarında daha da geniş tutulmuştur. Buna ilişkin birkaç örnek şöyledir:

Yargıtay’ın bir kararında, yolcunun varma yerinden önce indirilmesi veya otogara giriş-çıkış ücreti ödememek için yolcunun dışarıda herhangi bir yerde bırakılması, sorumluluk kapsamında ve taşıma sözleşmesine aykırı kusurlu bir davranış kabul edilerek tazminata hükmedilmiştir.²⁴

Yargıtay’ın bir başka kararında “Belediye otobüsünün iki durak arasındaki yokuşu çıkamayarak bütün yolcularını boşaltması üzerine, soğuk ve buzlu havada hastalanan ve bir süre işine gidemeyen yolcunun kazanç kaybı ile tedavi giderlerinin ödetilmesi isteğine ilişkin açtığı davada, kanıtlanması durumunda davacının tüm zararları ile bilet parasının ödetilmesi gerektiği” sonucuna varılmıştır.²⁵

Tren kazasıyla ilgili bir kararda: “Yolcuların trenden inip güvenli bir alana çıkmalarına kadar yolcu sıfatı devam eder.” denilmiştir.²⁶ Başka bir kararda da, dışardan

²⁴ Yarg.11.HD. 01.04.2004 gün E.2003/8957 K.2004/3396 sayılı kararına konu olan olayda, davacı, yolcusu bulunduğu davalılarca işletilen otobüsün, otogara girmeyip, kent çıkışında 5 kilometre ötede indirmesi nedeniyle gece yarısı uzun süre yürüdüktan sonra bir taksiyle otogara gelebildiğini ileri sürerek manevi tazminat istemiş; davalı taraf, yeni yolcu alma şansının az olduğu geç saatlerde giriş çıkış maliyeti nedeniyle otogara girilmediğini savunmuş; mahkemece davanın reddine karar verilmiş ise de, Özel Daire somut olayda taşıma sözleşmesine aykırı hareket edildiği gerekçesiyle yerel mahkeme kararını bozmuştur. (Kazancı Yazılım)

²⁵ Yarg.TD. 26.6.1958 gün 1801-1789 sayılı kararı. (İ.Doğanay, T.Ticaret Kanunu Şerhi, 1974, C.II , sf.1599, dipnot : 618)

²⁶ 11.HD. 21.01.1989 gün 85/6200 E. 86/38 sayılı kararında : “Yolcuların trenden inip emniyetli bir alana çıkmalarına kadar yolcu sıfatı devam eder.” denilmiştir.(G.Eriş, age. sf.1088, no: 1273) – Gene 11. HD.

kimliği belirsiz kişilerce atılan taş sonucu yaralanan yolcunun açtığı davada, TTK 806 maddesi gereği “yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla yükümlü” olan taşımacı, objektif kusursuz sorumluluk ilkesi gereği, yolcunun maddi ve manevi zararını ödemekle yükümlü tutulmuştur.²⁷

Otobüs kazalarıyla ilgili iki karardan birinde “Yolcu seyahat sırasında otobüsün durması üzerine inmiş ve karşıdan gelen aracın çarpması sonucu yaralanmıştır. Bu olayda Trafik Kanunu hükümleri değil, taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir” denilmiş,²⁸ bir başka kararda da “Davacı ile davalı arasında yolcu taşıma akdi oluşmuş ise, aynı zamanda otobüs maliki olan şoförün bu sıfatı da (yani taşıyıcı sıfatı da) dikkate alınarak, davacının otobüsten inerken meydana gelen kazada taşıyıcının sorumlu olup olmadığı araştırılması gerekir. Yalnızca davalının şoför sıfatı göz önünde tutularak, olayda şoför ile muavinin kusursuz oldukları şeklinde düzenlenen bilirkişi raporu ile yetinilmemesi gerekir” denilmiştir.²⁹

d) Kimi görüşler, taşımacının sorumluluk alanını daha da genişletmektedir. Bu görüşlere göre, durakta, istasyonda, terminalde araca binmek üzere örneğin ayağını araca atarken aracın usulsüz kalkması ve kapının kapanması veya ayak basacak yerin kopması nedeniyle meydana gelen kazalardan taşımacı sorumludur. Hatta Yargıtay, açık durak yeri tayin etmek suretiyle yolcunun hastalanmasına sebep olan otobüs işletmesini sorumlu tutmuştur.³⁰

e) Yolculuk sırasında çeşitli ihtiyaçların giderilmesi amacıyla yolculuğa belirli yerlerde ara verilmesi durumunda, taşımacının sorumluluk sınırlarının nereye kadar olabileceğine ilişkin şu görüşler ileri sürülmüştür:

Lokanta ve gazinolarda uğranılan bedensel zararlardan taşımacı sorumlu tutulabilir. 6762 sayılı TTK.806/1.maddesi (6102 sayılı TTK.914/1.maddesi) uyarınca taşımacı, yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim olarak ulaştırmakla yükümlüdür. Bu yükümlülük, yolculuğa ara verilen yerlerde uğranılan zararların giderilmesini de gerektirir.Çünkü, yolcu taşımalarında yolcu, taşıma süresince taşımacının hakimiyeti altındadır. Bunun bir uzantısı olarak da, yolculuğa ara verilecek yeri yolcu değil, taşımacı seçmektedir. Daha açık bir ifadeyle, yolcu, aracı istediği yerde durduramamakta, taşımacının önceden belirlediği yerde ihtiyaçlarını gidermek zorunda kalmaktadır.

6762 sayılı TTK. 806/1 maddesi (6102 sayılı TTK.914/1.maddesi) uyarınca taşımacının üstlendiği edim, yolcuları sağ ve salim olarak bir yerden diğerine götürmektedir. Bu asli edimin, yerine getirilebilmesi için, taşımacı gerekli tüm özeni göstermekle yükümlüdür. Hatta, bu özen yükümü, sıradan bir borçluya yüklenenden daha ağır olmak

gerekir, zira taşımacı, 6762 sayılıTTK.12/10.maddesi (6102 sayılı TTK.850/3.maddesi) uyarınca aynı zamanda tacir sıfatını da haizdir. Tacirin ise, basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi gerekir. (6762/TTK m.20/2 ve 6102/TTK.m.18/2)

21.02.1989 gün 88/5107 E. 89/1017 sayılı kararında da: “Davalının denetim ve gözetimi altında bulunan tren istasyonunda, yolcuların rayların üzerinden geçmelerini önleyici tedbir almayan, böylece bir nevi yolcuların buradan geçmelerine müsaade eden davalı işletme kusurludur.” sonucuna varılmıştır. (Yasa Hukuk Der. 1990/6-871, no: 336) - 11.HD.24.10.1995 gün 5536-7942 sayılı kararına göre: “Trene yolcu olarak bineceği sırada trenin hareketi sonucu düşüp bacakları kopan davacının tazminat isteğinin kusur oranına göre kabulü doğrudur.” (H. Tahsin Gökcan / Seydi Kaymaz, Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları,2000 Seçkin, sf.108)

²⁷ Trende yolculuk ederken, dışardan atılan taş sonucu gözünden yaralanan davacı ile davalı arasındaki taşıma sözleşmesi bulunduğundan,TTK.806 maddesine göre yolcuları güvenli biçimde ve sağlıklı olarak gidecekleri yere ulaştırmakla yükümlü olan davalı işletmenin her türlü önlemleri alması, kolaylıkla kırılabilir pencere camı yerine daha sağlam ve dayanıklı camları takmak suretiyle yolcuların güvenliğini sağlaması ; bunların yanı sıra objektif kusursuz sorumluluk ilkesi gereği, olayın meydana gelişinde bir kusuru bulunmayan yolcunun uğradığı zararı karşılaması gerekir. (11.HD.9.2.1998,1997/9795-1998/547)

²⁸ 11.HD.23.1.1995, 6437-361 (G. Eriş, Kara Taşıma Hukuku,sf.668, no:130)

²⁹ 11.HD.30.4.1985, 2633-2599

³⁰ A. Zeyneloğlu,age.,sf. 278

Dolayısıyla, yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim ulaştırma yükümlü olan taşımacının, ihtiyaçların giderilmesi için durulacak yerin seçiminde de özen göstermesi gerekir. Yer seçiminde özenli davranmayarak, rasgele bir yerde yolculuğa ara veren taşımacı, bu yerdeki tuvaleti kullanan yolcunun, tuvaletin kötü yapılmış olması (örneğin, o yerin tuvalet olarak kullanılmaya uygun olmaması) nedeniyle uğradığı bedeni zararlardan da taşıma sözleşmesi hükümleri uyarınca sorumlu tutulabilir. Aynı olayda, tuvaletin bulunduğu tesisi işleten kişi de (malik) BK.58/I uyarınca sorumludur. Zarar gören yolcuya karşı, taşımacı ve tesis sahibi, BK.51/1 uyarınca ortaklaşa ve zincirleme sorumludur.

2- Sorumluluğun kapsamı

a) Yolculuğun rahat geçmesi ve yolcunun can güvenliği bakımından taşıma sırasında taşımacı her türlü koşulları sağlamak zorundadır. Yolculuk sırasında çıkabilecek sağlık sorunlarına karşı ilk yardım gereçlerini ve ilaçları bulundurmak da alınacak önlemler arasındadır. (6762/TTK. m.806/3 ve 6102/TTK.m.914/3; Kara Taşıma Kanunu m.7)

b) Ayrıca taşımacı, yolcuları götüreceği yol koşullarını da önceden bilmek ve en güvenli ulaşım noktalarını araştırmak ve seçmekle yükümlü olmalı; tehlikeli geçişler varsa (heyelan, terör vb.) yola çıkmadan önce yolcuları uymalıdır. Seçilen yol ve uğrak yerleri hakkında da yolcu önceden bilgilendirilmelidir. Yol yapımı, köprü onarımı gibi engellerle yolculuk uzun sürecekse, bunlar dahi yolcuya önceden bildirilmelidir.

c) 6762 sayılı TTK.806/1'deki (6102 sayılı TTK.914/1'deki) "yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırma yükümlülüğü", Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7. maddesi 1. fıkrası ile genişletilerek "rahat ve güvenli bir yolculuk yapılmasını sağlayacak önlemleri alma" yükümlülüğü eklenmiş; böylece yolcu bir kazaya uğramamış olsa bile, yolculuğun herhangi bir nedenle kötü geçmesinden taşımacı sorumlu tutulmuştur. Rahat ve güvenli bir yolculuk yapılamamış olmasından ve yolculuğun kötü geçmesinden dolayı, yolcu bir zarara uğramamış olsa bile, ruhsal yönden sarsılmış ve huzursuz olmuş ise, taşımacıdan manevi tazminat isteyebileceği kanısındayız.

d) Yolculuk, bir trafik kazası geçirilmeden tamamlanmış olsa bile, öğretilen ve Yargıtay kararlarında benimsendiği üzere, yolculuk sırasında taşımacının yeterli önlem almaması yüzünden yolcunun başına gelebilecek her türlü kazalar, bir takım tatsız olaylar, sürücü ve yardımcıları ile yolcular arasında geçen sert tartışmalar, duraklama ve mola yerlerinde yenilen yemeklerden, kullanılan tuvaletlerden yolcunun zarar görmesi, kazaya uğraması gibi durumlar rahat ve güvenli bir yolculuk yapılmadığının ve yolculuğun kötü geçtiğinin örnekleri arasında sayılabilir.

e) Bir başka örnekte, sorumsuz ve saygısız bir otobüs şoförünün trafik kurallarını hiçe sayarak, son hızla ve önlem almadan önündeki araçları sollayıp geçmesi, dönemeçleri tehlikeli bir biçimde dönmesi, uyarılara aldırmazlık etmeyip yolculara korku dolu, heyecanlı, üzüntülü saatler yaşatması, taşımacıdan manevi tazminat istemini haklı kılacaktır.

f) Yükümlülüklerin gereği gibi yerine getirilmemesi sorumluluk doğuracağına göre, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7. maddesi 2. fıkrası uyarınca yasa ve yönetmelik hükümlerine uygun bir taşıtı sefer koymayan, nitelikli şoför ve hizmet personeli seçiminde özenli davranmayan taşımacı, rahat ve güvenli bir yolculuğun koşullarını sağlayamamış sayılacak ve bu yüzden yolculara karşı sorumlu olacaktır.

g) Yolculuğa ara verilen yerde yenen yemekten zehirlenen yolcu, acaba taşımacıya karşı tazminat davası açabilir mi? Burada bir ayırım yapmak gerekir: Taşıma sözleşmesi ile taşımacı, yapılacak bir ek ödeme karşılığında yolcuyu yedirip içirme borcunu da üstlenmiş olabilir. Bu halde taşımacının yüklendiği asli edim, gene taşıma olarak kalmakta, buna bir de yan edim (yiyecek verme) eklenmiş olmaktadır Dolayısıyla, taşımacı, yolcunun uğradığı bu zarardan sözleşme uyarınca sorumlu tutulur.

Taşımacının taşıma sözleşmesiyle yolcuyla yedirip içirme borcunu üstlenmediği hallerde, sorunu çözmek daha güçtür. Zira burada, tuvaleti kullanmak kadar zorunlu bir ihtiyaç söz konusu değildir. Başka bir deyişle, yolcu, durulan yerdeki lokantanın yemeğini yeyip yememekte serbesttir. Ancak unutmamak gerekir ki, yolcu bu yerde karnını doyurmazsa, yolculuğun daha ilerdeki bir bölümünde aracın durdurulmasını isteyemeyecektir. Dolayısıyla, bu halde de, lokantanın seçiminde özen göstermeyen ve rasgele bir yerde duran taşımacının, uğranılan zararlardan sorumlu tutulması isabetli olur.

Yer seçiminde gerekli özeni gösteren, örneğin o yol üzerindeki konaklama tesislerini önceden denetleyerek, objektif ölçülere göre en uygununu seçen taşımacı ise, artık durulan lokanta ve kahvehanede yolcunun uğradığı zararlardan taşıma sözleşmesi uyarınca sorumlu tutulamaz. Örneğin özenle seçilen lokantanın yerlerinin o gün iyi silinmemiş olması nedeniyle düşerek bacağı kırılan yolcunun, artık taşımacıdan tazminat isteyememesi gerekir. Böyle bir olayda, sadece lokanta sahibinden tazminat istenebileceği kanısındayız.³¹

h) Taşımacının sorumluluk sınırları ile sorumluluğun kapsamı konusunda, Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları 7.A maddesinde yer alan sigortacının taşımacıya (sigorta ettirene) karşı dönme (rücu) nedenleri de ölçü olabilir. Sigortacının tazminat ödemesi sonucunu doğuran olay :

aa) Sigorta ettirenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasti bir hareketi veya ağır kusuru sonucunda meydana gelmişse,

bb) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda yasaklanan hallerden, sigorta ettirenin bu kanun ve ilgili yönetmelikteki yükümlülüklerini yerine getirmemesinden doğmuşsa,

cc) Taşımacının yetki belgesinde kayıtlı olmayan taşıtlarla yapılan veya yetki belgesi olmadan yapılan taşımalar sonucu meydana gelmişse,

dd) Taşıtın, mevzuatın gerektirdiği teknik şartlara uygun olmamasından, nitelikli şoför ve hizmetli personeli olmadan sefere çıkarılmasından; güzergah mesafesini dikkate alarak yeteri kadar sürücü bulundurulmamasından meydana gelmişse,

ee) İkrâm edilen yiyecek ve içecekler ile diğer maddelerin sağlık şartlarına uygunluğunun sağlanmaması, yolcuların sağlığının olumsuz etkilenmemesi hususunda taşımacının yükümlülüklerini yerine getirmemesinden doğmuşsa,

ff) Gerekli ilk tıbbi yardım malzeme ve ilaçların taşıtta bulundurulmaması veya bunlardan derhal istifade edilmesi imkanının sağlanmamış olmasından meydana gelmişse,

gg) 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve ilgili diğer mevzuata göre, taşıtın, gerekli sürücü belgesine sahip kişiler tarafından sevk edilmemesi sonucunda olmuşsa,

hh) Sürücülerin uyuşturucu veya keyif verici maddeler almış olmasından veya alkollü içki almış olarak aracı güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş bulunmalarından meydana gelmişse;

ii) Yetkili makamlarca saptanan istiap haddinden fazla yolcu veya yük taşınmasından veya taşıtın işletilmesine ilişkin diğer yasaklanan hallerden doğmuşsa,

jj) Sigortalının veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru neticesinde aracın çalınması veya gaspedilmesi sonucunda meydana gelmişse,

Bu sayılan durumlarda taşımacı (sigorta ettiren) gerek yolculara karşı ve gerekse sigortacıya karşı sorumlu olur.

³¹ S.Arkan, agm., BATİDER, 1983, C.XII., sf.18-20

IX-SORUMLULUK NEDENLERİ

1- İşletme kusurları nedeniyle sorumluluk

Taşımacı, yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmese veya getirememişse, doğacak sonuçlardan sorumlu olur. Bu yükümlülüklerin neler olduğu önceki bölümlerde ayrıntılarıyla ve geniş biçimde açıklanmıştır. Bu yükümlülüklere taşımacının **“işletme kusurları”** diyebiliriz.

6762 sayılı TTK. 12. maddesi 10. bendine göre (6102 sayılı TTK.850.maddesi 3.fıkrasına göre) yolcu ve eşya taşımak için kurulmuş işyerleri “ticarethane”dir; 6762 sayılı TTK.14. maddeye göre (6102 sayılı TTK. 12.maddeye göre) taşımacı **“tacir”** ve 3. maddeye göre taşıma işi **“ticari”** bir iştir. Bütün bunların sonucu, yasanın 20/2. maddesine göre taşımacı, bir tacir olarak ticari işletmesine ait bütün faaliyetlerinde **sağgörülü** (basiretli) **bir iş adamı gibi** hareket etmek zorundadır.

Taşımacı, kendine veya başkalarına ait motorlu araçlarla taşıma işini yaparken veya yaptırırken, 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasasının 85. maddesine göre de **“işleten** ve girişimci” konumundadır; bu sıfatıyla sorumluluğu ve egemenliği altındaki motorlu araçların trafik kazasına karışmaları durumunda Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine göre **“işleten”** olarak sorumluluğu bulunmaktadır.

Taşımacının, aynı zamanda **“işleten”** kimliğiyle KTK hükümlerine göre üçüncü kişilere verilen zararlardan sorumluluğu ile TTK ve Karayolu Taşıma Kanunu hükümlerine göre **“taşıdığı eşya sahiplerine ve yolculara karşı sorumluluğu”** farklıdır. Özellikle yolculara karşı sorumluluğunun sınırları ve kapsamı son derece geniş tutulmuştur. Yukardaki bölümlerde bu sorumluluğa ilişkin geniş açıklamalar yapılmış ve sınırları çizilmiş olup, bu bölümde **sürücü ve yardımcıları kusursuz bulunmuş olsa bile**, taşımacının bir **“işletmeci”** olarak **“işletme”** kusurlarının bir genellemesini, daha doğrusu özet sıralamasını yapmak istiyoruz.

Objektif işletme kusuru kriterlerine göre, taşımacının yolcuların can zararlarından sorumlu tutulabileceği **“işletme kusurları”** şunlar olabilir :

- Sefere konulan otobüsün yolcu taşımaya elverişli olmaması, günün koşullarına uygun teknik donanımı bulunmaması, eski, yıpranmış ve bakımsız olması.
- Gidilecek yolun özelliklerine uygun önlemler alınmamış olması. (Zincir, takoz, sis lambası, ısıtma veya soğutma düzeneği vb.)³²
- Sürücülerin deneyimli, soğukkanlı, ağırbaşlı ve düzgün yaşamı olan kişilerden seçilmemiş olması; alkol ve uyuşturucu bağımlısı olup olmadıklarının, daha önce kaza yapıp yapmadıklarının araştırılmaması ve rasgele işe alınmış bulunmaları.
- Uzun yola çift sürücü verilmemesi, otobüste yeteri kadar yardımcı personel bulunmaması.
- Taşıtın periyodik bakımının yapılmamış olması nedeniyle rot çıkması, fren boşalması, lastik patlaması, bijon kesmesi, direksiyon kilitlenmesi sonucu kaza meydana gelmesi.
- Güvenli, rahat ve tehlikesiz bir yolculuk için her türlü önlemlerin alınmamış olması.
- Gidilecek yolun alt yapısı, trafik yoğunluğu, işlekliği, iklim koşulları, bakım ve onarım çalışmaları dikkate alınmadan yola çıkılması; yolculuğun süresi, gecikme olasılıkları ve yol koşulları hakkında yolcuların önceden bilgilendirilmemiş olması.

³² Yarg. T.D. 26.6.1958 gün 1801-1789 sayılı kararında açıklandığı üzere : Davacı, davalı Belediye Otobüs İşletmesine karşı açtığı davada, otobüsün iki durak arasındaki yokuşu çıkamayarak bütün yolcuları burada boşalttığını, hava soğuk ve buzlu olduğu için hastalanıp (16) gün iş ve gücünden kaldığını, tedavi masrafları yaptığını ileri sürüp bilet parası ile birlikte zararlarının ödenmesini istemiştir. Mahkemece yapılan tahkikat sonunda otobüsün anlatıldığı gibi yolda kalıp bütün yolcularını boşaltmış olduğu anlaşılmıştır. TTK.800/2. maddesine göre, yolcu ücret ödemiş ise geri alabileceği gibi zarar ve ziyan da isteyebilir. Bu nedenle, taşıyıcının olayda kusurlu olup olmadığı bilirkışı aracılığı ile incelendikten sonra kusurlu olduğu sonucuna varılırsa, davacı tarafından kanıtlanacak zararların ödetilmesine ve ayrıca bilet ücretinin de geri alınmasına karar verilmelidir. (İsmail Doğanay, T. Ticaret Kanunu Şerhi 1974, C.2, sf. 1599, Dip not:618)

h) Yolculuğun başlangıcından bitimine kadar mola ve duraklamalar dahil, otobüs içinde veya otobüs dışında doğabilecek tehlikelere karşı yolcuların uyarılmamış olması; biniş ve inişlerde, terminalde, yemek ve çay molası verilen yerlerde yolcuların gözetimi, korunup kollanması için gereken dikkat ve özenin gösterilmemiş ve otobüs personelinin bu yönde eğitilmemiş olması.³³

i) Yolcuların, yolculuk sırasında hastalanmaları, yaralanmaları, böcek sokması, zehirlenme ve benzeri olaylar için otobüste ilk yardım malzemeleri ve en fazla gereksinim duyulan ilaçların bulundurulmaması.

j) Kent içi toplu taşıma araçlarının kalkış ve duruşlarında gerekli özenin gösterilmemesi, açılır kapanır kapı düzeninin bozuk olması, havalandırma ve ısınma aygıtlarının iyi çalışmaması, gerektiğinden fazla yolcu alınması ve bu yüzden yolcuların kalp veya solunum rahatsızlığına uğramaları.

k) Terminal ve durakların yolcu beklemeye elverişli olmaması, bu yüzden yolcuların üşüyüp hastalanmaları.

l) Taşımacı veya görevlendirdiği personel tarafından, yolculuğun başlangıcında ve yolculuk sırasında otobüse alınan yolcuların kimliklerinin ve eşyalarının incelenmesi ve denetlenmesi; yolcuların üzerlerinde ve eşyaları arasında tabanca, bıçak, patlayıcı madde ve benzerlerinin bulunup bulunmadığının sorgulanması, kuşkulu bir durum varsa önlem alınması.³⁴

Taşımacının “işletme kusuru” kapsamında sorumlu tutulmasını gerekli kılan bu örnekler, yaşamın ve yolcu taşıma koşullarının olağan akışı içerisinde genişletilebilir veya daraltılabilir. Ancak görüşler ne olursa olsun, 6762 sayılı TTK. 806/1.maddesindeki (6102 sayılı TTK.914/1.maddesindeki “Taşımacı, yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla yükümlüdür” ve Karayolu Taşıma Kanunu’nun 7/1. maddesindeki “Taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmalarını sağlayacak önlemleri almak, yolcu ve eşyayı söz verdiği yere kadar götürmekle yükümlüdür” hüküm ve tanımlarının anlam ve amacına uygun yorumlar yapılmalı, kararlar buna göre oluşturulmalıdır.

2- Sürücü ve yardımcı kişilerden sorumluluk

Taşımacı, sürücü ve yardımcıları ile taşıma işlerinde ve terminallerde çalıştırdığı tüm kişilerin eylemlerinden sorumludur. Bu sorumluluk, Türk Ticaret Kanunu ile Karayolu Taşıma Kanunu’ndaki taşımaya ilişkin özel hükümlerin yanı sıra, Borçlar Kanunu 100. maddesine göre de “**yardımcı kişilerden sorumluluk**”tur. Yasada tanımlandığı üzere “Bir borcun yerine getirilmesini, yanında çalışanlara bırakan kimse, onların işlerini görmeleri sırasında yaptıkları zararlardan dolayı öteki tarafa karşı sorumludur.” Bu sorumluluk, 6762 sayılı TTK. 806/2’de (6102 sayılı TTK.914/2’de “yardımcıların kusurundan sorumluluk” ve Karayolu Taşıma Kanunu 18/2. ile Karayolları Trafik Kanunu 86/1. maddelerinde “eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurundan sorumluluk” olarak tanımlanmış; 6762 sayılı TTK.782.maddesinde (6102 sayılı TTK.879.maddesinde) “**Taşıyıcının kullandığı kimselerin veya yanında çalışanların kusurları kendi kusuru hükmindedir**” denilmiştir. Türk Ticaret Kanunu’nun bu maddesi ile Karayolları Trafik Kanunu’nun **85/son** maddesi birbirinin aynı olup, orada da “**İşleten, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.**” hükmü yer almıştır.

³³ Yargıtay 11.HD.23.1.1995, 6437-361 sayılı kararında : “Yolcu seyahat sırasında otobüsün durması üzerine inmiş ve karşıdan gelen aracın çarpması sonucu yaralanmıştır. Bu olayda Trafik Kanunu hükümleri değil, taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir” ve gene 11.HD.30.4.1985, 2633-2599 sayılı kararda da “Davacının otobüsten inerken meydana gelen kazada taşıyıcının sorumlu olup olmadığının araştırılması gerekir” denilmiştir.

³⁴ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi’nin 29.01.2003 gün 10635-904 sayılı kararını bir kez daha anımsatıyoruz. Özetle: “Taşıyıcının taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili gerekli önlemleri alması ve özen göstermesi genel bir hukuk kuralıdır. Bu bağlamda davalı taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için kişileri ve eşyalarını denetimden geçirmekle de yükümlüdür.” (YKD. 2003/5-696)

3- Yolcuların davranış ve eylemlerinden sorumluluk

Taşımacı, yolculardan birinin, diğer yolculara vereceği zararlardan da sorumludur. Çünkü, taşımacı ve yardımcıları, yolculuğun başlangıcından sonuna kadar yolcuların eylemlerini, davranışlarını gözetlemek ve denetlemekle yükümlüdürler. Bundan önceki bölümlerde taşımacının ve yolcuların karşılıklı hak ve yükümlülüklerini incelerken belirttiğimiz gibi, taşımacı, 6762 sayılı TTK 798.maddesine (6102 sayılı TTK.906.maddesine) ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 6/3.maddesine dayanarak, yolcuları yolculuğun gerektirdiği kurallara ve güvenlik yönünden alınmış önlemlere uyma yönünde uyarmakla, gerektiğinde yolcunun üzerini ve eşyasını aramakla yükümlüdür.

Öte yandan, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 26/6.maddesinde“Yolcular, trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, diğer yolcuları rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunamazlar. Taşıtın teknik donanımını olumsuz etkileyecek hiçbir elektronik cihazı kullanamazlar” denilmesine göre, eğer taşımacı, Yönetmelikteki bu hükme uygun bir düzen sağlayamazsa, zararlı sonucu doğuran yolcunun eyleminden diğer yolculara karşı tam sorumlu olur. Örneğin, taşımacı, aşırı içkili veya uyuşturucu almış, pis kılıklı ve iğrenç görüntülü kişileri taşıta almamalı; trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek aşırı davranışlarda bulunan, diğer yolcuları rahatsız eden, cep telefonu ile yüksek sesle konuşan, sigara içen, personelle ve araçtaki yolcularla tartışan, kavgaya yolcuları uyarmalı, onların her türlü rahatsız edici ve zarara yol açacak nitelikteki davranışlarını önlemelidir. Yükümlülüklerin gereği gibi yerine getirilmemesi sorumluluk doğuracağına göre, taşımacı, yolculardan birinin başka yolculara vereceği zararlardan tam sorumlu olacak ; koşulları varsa zarar veren yolcuya karşı dönme (rücu) hakkını kullanacaktır.

Bir yolcunun, başka yolculara vereceği zararlardan taşımacının sorumluluğunu bir başka yönden de ele alarak, Karayolu Taşıma Kanunu m.18/2 ile Karayolları Trafik Kanunu m.86/1'deki taşımacının “eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişiler” arasında yolcuların da bulunduğunu söyleyebiliriz. Nitekim Yargıtay denetiminden geçen bir çok olayda, bir yolcunun başka yolculara verdiği zararlardan taşımacı tam sorumlu kabul edilmiştir. Örneğin, otobüse yolcu olarak binen teröristin yanında taşıdığı bombanın patlaması sonucu ölen ve yaralanan yolculardan taşımacı sorumlu tutulmuştur.

4- Teknik arıza nedeniyle sorumluluk

6762 sayılı TTK 806/1 (6102 sayılı TTK.914/1.) ve Karayolu Taşıma Kanunu 7.maddelerine göre, yolcuları sağlıklı, rahat ve güvenli bir biçimde taşımakla ve yolculuğun başlangıcından bitimine kadar her türlü önlemleri almakla yükümlü bulunan taşımacı, **teknik arızadan (araçtaki bozukluktan)** dolayı “**tam sorumlu**” olup, teknik arızanın çıkış nedeni ne olursa olsun, taşımacıya ve motorlu araç işletene (kusursuzluklarını kanıtlamış olsalar dahi) bu konuda sorumluluktan kurtuluş olanağı tanınmamıştır.

Teknik arızadan dolayı taşımacının, aynı zamanda motorlu aracın işletilmesine doğrudan veya dolaylı olarak katılan “işleten” konumu nedeniyle tam sorumluluğu üç ayrı yasa da yer almıştır. Bunlar sırasıyla şöyledir:

a) 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 86.maddesi 1.fıkrasında: “İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve **araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın**, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur” denilerek, teknik arızaya (araçtaki bozukluğa) sorumluluktan kurtuluş nedenleri arasında yer verilmemiştir.

b) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18.maddesi 2.fıkrasında da benzer hüküm yer almış ve “Taşımacı, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru

bulunmaksızın ve **araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın**, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur” denilerek, taşımacıya teknik arıza nedeniyle sorumluluktan kurtuluş olanağı tanınmamıştır.

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7.maddesi 2.fıkrasında, ayrıca, taşımacıya **“teknik şartlara uymayan taşıtları sefere koymama yükümlülüğü”** getirilmiş; Yasa gereği çıkarılan Yönetmelikte, teknik şartlara uygun ve yolcu taşımada kullanılacak taşıtların nitelikleri belirlenmiştir.

c) Türk Ticaret Kanunu 806.maddesi 2.fıkrası son cümlesine göre (6102 sayılı TTK. 914.maddesi 2.fıkrasına göre) “Taşıyıcı, kazanın kendisine veya yardımcılara yükletilmesi mümkün olan bir kusurdan doğmadığını ispat ettiği takdirde, bu iki halde tazminattan kurtulur”denilerek, sorumluluktan kurtuluş nedenleri arasında "teknik arıza"ya yer verilmemiştir. Bu fıkranın yorumunda, 1.fıkradaki “Taşıyıcının yolcuları sağ ve sağlıklı olarak gidecekleri yere ulaştırma yükümlülüğü” gözönünde bulundurulmalı; ayrıca teknik arızanın, aşağıda ayrıntılı olarak açıklanacağı üzere, çoğu kez kusurdan kaynaklandığı, bunun yanı sıra tehlike sorumluluğunun kusurdan bağımsız ve onun yanında ağırlaştırılmış bir sorumluluk temeli olduğu bilinmelidir.

5- Teknik arıza ve nedenleri

Teknik arıza, araçtaki bozukluğu anlatan bir kavramdır. Rot çıkması, fren boşalması, lastik patlaması, bijon kesmesi, direksiyon kilitlenmesi gibi teknik arızalar, genellikle motorlu araçların düzenli olarak (periyodik) bakım ve onarımının savsaklanması veya gereği gibi yapılmaması, aşırı yüklenmesi, erken yıpratılması, hor kullanılması, kullanım süresi dolmasına karşın yük ve yolcu taşıma işlerinde kullanımının sürdürülmesi gibi **“işletme kusurları”**dan³⁵ ve az da olsa tasarım, üretim, montaj aşamasındaki yapıım (**imalât**) hatalarından kaynaklanmakta; bu yüzden tehlike sorumluluğu olarak nitelenmesine karşın **“kusur”** ögesi ağır basmaktadır.

Genellikle teknik arızaları önlemek olanaklıdır. Önlenemiyorsa, o işletmede bir yönetim boşluğu, eksiklik, düzensizlik, bozukluk , özensizlik var demektir. Teknik arızaları “umulmayan hal” olarak nitelemek de yanlıştır. İşleten, düzenli olarak her türlü bakım ve onarımı yaptırdığını kanıtlamış olsa dahi, imâlat ve amortisman kusurları ile sürücünün yol ve hava koşullarına, hız kurallarına uymaması, yük durumunu dikkate almaması, iniş-çıkışlarda vites küçültme gibi önlemlere başvurmaması sonucu teknik arızalar ortaya çıkabilmekte ve bunlar kazalara neden olmaktadır. Örneğin, rampa inişi sırasında ansızın fren patlamasının nedeni, fren gücünün hız ve yüke dayanamaması olabilmektedir.³⁶

Bu açıklamalara göre, teknik arıza nedenleri şunlar olabilir:

- aa)Aracın düzenli (periyodik) bakımının yapılmamış olması (işletenin savsaması);
- bb)Bakım ve onarım sırasında gereken dikkat ve özenin gösterilmemesi (servis hatası);
- cc)Aracın kullanım süresinin dolmuş olması yada aşırı yükleme ve hor kullanma nedeniyle erken yıpranması ve aşınması (kullanım hatası);
- dd)Sürücünün yol ve hava koşullarına, iniş-çıkışlara, yük durumuna ve hız kurallarına aldirmaksızın araç sürmesinin fren boşalmasına, lastik patlamasına, rot çıkmasına ve başka arızalara neden olması;
- ee)Tasarım, üretim, montaj aşamalarında gereken dikkat ve özenin gösterilmemesi, kalite kontrolü yapılmadan (test edilmeden) motorlu araçların satışa çıkarılması;

³⁵ Yargıtay 11.HD.30.04.1999 gün ve 955-3440 sayılı kararında aynen “Yargıtay’ın teknik arıza konusundaki kökleşmiş içtihatlarına göre, teknik arızalar çoğu kez aracın periyodik bakımının gereği gibi yapılmamış olmasından kaynaklanır ki, bu da araç sahibi (işleten) için kusur oluşturur” denilmiştir. (Yasa HD. 2000/9-1248, no:555)

³⁶ Ahmet İyimaya, Sorumluluk ve İş Hukuku Açısından Teknik Arıza Kavramı

ff) İmalât aşamasında teknik gelişmelerden yararlanılmamış ve o güne kadar görülen sakıncaların yeni ürünlerde giderilmemiş olması.

6- Teknik arıza nedeniyle tazminattan indirim yapılamaz

2918 sayılı KTK.m.86/1'de **işletenin** ve 4925 sayılı Yasa m. 18/2'de **taşımacının** teknik arızadan (araçtaki bozukluktan) sorumlulukları, kesin ve tam “**indirimsiz**” sorumluluk nedenidir. Bu kesinlik, ayrıca, 2918 sayılı Yasa'nın 86.maddesi 2.fıkrasında ve 4925 sayılı Yasa'nın 18.maddesi 3.fıkrasında tek koşula bağlanarak sağlanmış; işletene/taşımacıya, kazanın oluşunda zarar görenin kusuru bulunduğunu veya kusura katılımı olduğunu kanıtlaması durumunda, koşullara göre tazminattan indirim yapılabileceği açıklanmıştır. Daha açık bir deyişle, zarar görenin kusura katılımı söz konusu değilse, teknik arıza (araçtaki bozukluk) nedeniyle hiçbir biçimde tazminattan indirim yapılamayacaktır.³⁷

Her iki Yasa'nın açık hükmüne ve Yargıtay'ın “teknik arıza” nedeniyle tazminattan indirim yapılamayacağına ilişkin yerleşik kararlarına karşın, zaman zaman (kaçınılmazlık, kötü tesadüf gibi) yanlış değerlendirmelerle tazminattan indirim yapılmasının öngörüldüğü (ve de indirim yapıldığı) görülmektedir. Bu, son derece yanlış ve Yasaların buyurucu hükümlerine aykırıdır. Ayrıca şunu da ekleyelim ki, BK. m.43'e veya MK. m.4'e dayanılarak teknik arıza nedeniyle tazminattan indirim yapılması, tehlike sorumluluğu kavramıyla da bağdaşmaz.³⁸

X-SORUMLULUĞU GEREKTİREN OLAYLAR

1- Yolcunun ölmesi veya yaralanması

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 806. maddesi 1.fıkrasına (6102 sayılı TTK.914.maddesi 1.fıkrasına) göre “yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla yükümlü” olan taşımacı, 2. fıkraya göre “Yolcuların kazaya uğramaları durumunda bundan doğacak zararları öder. Yolcunun kaza sonucu ölmesi durumunda onun yardımından yoksun kalan kimseler dahi uğradıkları zararlara karşılık taşımacıdan tazminat isteyebilirler.” Bu zararlar :

- a) Yolcunun ölmesi durumunda onun desteğinden yoksun kalanların maddi ve manevi zararları;
- b) Cenaze giderleri;
- c) Yolcu yaralanmışsa geçici veya sürekli işgöremezlik zararları;
- d) Tedavi ve tüm iyileşme giderleri;
- e) Yolcu herhangi bir bedensel zarara uğramamış olsa bile, rahat ve güvenli bir yolculuk yapamamış olmasından veya geçirilen kaza sırasında taşıt içerisinde korku dolu dakikalar geçirmesinden ya da kaza nedeniyle saatlerce yolda kalmış bulunmasından dolayı isteyebileceği manevi zararlar.

Bu konularda taşımacıya karşı açılacak davalar, sorumluluğun asıl konusu olması ve önemi nedeniyle ayrı bir bölümde ve ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

³⁷ 2918 sayılı KTK. 86. maddesi 2. fıkrası şöyledir: “Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunu bulduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.” - 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18.maddesi 3.fıkrası: “Sorumluluktan kurtulamayan taşımacı, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunu bulduğunu ispat ederse, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapılabilir.”

³⁸ Yarg. HGK.20.09.1974 gün E.4-631 K.971 sayılı kararında :”Kazada ölenin birlikte kusuru bulunmamasına göre, işleten bütün zarardan sorumludur. Bu nedenle, olayda uygulama yeri bulunmayan MK.4 ve BK 43'e dayanılarak fren patlamasından dolayı tazminattan indirim yapılması yasaya aykırıdır” denilmiştir. – Ayrıca, indirim yapılmayacağına ilişkin geçmişten bugüne düzenli bir biçimde sürdürülen Yargıtay 4.Hukuk Dairesi'nin 08.04.1974 gün 2874-1760 sayılı, .31.05.1974 gün 6053-2991 sayılı, 04.04.1980 gün 2101-4428 sayılı, 15.10.1991 gün 8592-8806 sayılı ve daha başka yerleşik kararlarına karşın, aynı Özel Daire'nin 12.10.2004 gün 3519-11446 sayılı kararında “teknik arızanın BK.43. maddesi kapsamında tazminattan indirim nedeni olabileceği” biçiminde görüş belirtilmesi, kendi yerleşik kararlarına aykırılık oluşturmuştur. Bize göre, bunun bir gözden kaçırma olduğu kesindir.

2- Yolcunun eşyasının kaybolması veya hasarlanması nedeniyle sorumluluk

A) 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Bagaj" başlıklı 804.maddesi 1.fıkrasına (6102 sayılı TTK.912.maddesi 1.fıkrasına) göre: "Taşımacı, yolcu eşyasının kaybolması veya hasara uğramasından dolayı 6762 sayılı TTK'nun 781,785,786. maddelerinde (6102 sayılı TTK'nun 875, 880.maddelerinde) açıklanan hükümlere göre sorumlu olur."

6762 sayılı TTK'nun 804.maddenin 2.fıkrasında "Yolcunun yanında alıkoyduğu eşyadan, taşıyıcı sorumlu değildir" denilmiş iken, 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nda bu hüküm yolcu yararına değiştirilmiş; "Yolcunun kişisel eşyasından taşıyıcı sorumludur" denilmiştir.

B) Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin "**Bagaj**" başlıklı 50.maddesine göre:

a) Yurtiçi ve uluslararası taşımalarda, yolcunun otuz kilograma kadar olan bagajı ücretsiz taşınır. Bagajlar yolcuların biletlerinde gösterilen koltuk numaralarına göre etiketlenir.

Yolcu taşımalarında, taşıt bagajının toplam istiap haddini aşan eşya taşınmaz.

Yolcu taşımalarında, yolcu beraberinde olmayan, ticari eşya ve kargo taşınmaz.

b) Taşıtın bagaj taşınmasına mahsus bölümleri dışında eşya taşınmaz. Özel kafeslerinde kedi, köpek ve kuş gibi evcil hayvanlar bagaj taşımaya mahsus bölümlerde taşınabilir. Taşıtın içinde canlı hayvan hiçbir şekilde taşınmaz.

c) Gerekli hallerde, Bakanlıktan alınacak özel müsaade ile evcil hayvanların taşınabileceği özel sefer ve servisler düzenlenebilir.

d) Tehlike yaratabilecek yanıcı, yakıcı, parlayıcı ve patlayıcı ve benzeri nitelikteki yolcu eşyası, kargosu ve bagajı otobüs ile bagaj bölümü de dahil olmak üzere taşınmaz.

e) Uluslararası yolcu taşımalarında sahihsiz bagaj taşınmaz. Bu taşımalarda bagaj sahiplerini belirleyecek bagaj fiş numarası ile bilet numarasını ihtiva eden bagaj listesini yapmak ve yolcuya imzalatmak zorunludur.

C) Yolcunun yolculuk sırasında ölmesi durumunda, taşımacının kendisine teslim olunan bagajı koruma borcu, bu eşyanın ilgililere (mirasçılara veya Sulh Yargıcına) teslimine kadar sürer. (6762/TTK.807/1 ve 6102/TTK.m.915/1)

Bagajın kaybolması veya hasarlanması durumunda ödenecek tazminat, 6762 sayılı TTK785 ve 786'ya göre (6102 sayılı TTK.880'e göre) belirlenir. Yolcu taşımalarında taşıma senedi düzenlenmeyeceğinden 6762/768/1, 769, 785/1'e göre (6102/m.856, 857, 880'e göre) bu senede geçirilen değerden de söz edilemez. Yolcu taşımalarında çoğu kez m.785/1 anlamında taşımacıya bildirilip onun tarafından kabul edilen bir değer de yoktur. Genellikle bavul içindeki eşya nitelikleri ve değeri bildirilmeksizin taşımacıya teslim olunduğundan, kaybolma ve telef olma durumunda ödenecek tazminat, 6762 m.786/1 uyarınca (6102 m.880/1.uyarınca) durumun gerekleri dikkate alınarak yargıç tarafından saptanacaktır. Burada ispat yükü yolcu üzerindedir. (BK.42/1) Yolcunun, bavulun içindeki eşyaya ilişkin savlarının gerçeklik derecesi, yolcunun sosyal ve mesleki durumu dikkate alınarak değerlendirilmelidir.³⁹

3- Yolcunun gideceği yere gidememesinden veya geç ulaşmasından dolayı uğradığı zararlar

Bu konuda, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda ve buna bağlı Yönetmelikte yeterli açıklamalar bulunmayıp, ayrıntılı düzenlemeler Türk Ticaret Kanunu'nda yer almıştır. 6762 sayılı TTK. 799-802. maddelerinde (6102 sayılı TTK.907-909.maddelerinde) açıklanan durumlarda, taşımacının kusuru yüzünden yolculuk yapılamamış veya yarı yolda kalınmış ya da gidilecek yere zamanında ulaşamamış ve geç kalınmış olup da bundan dolayı yolcu bir

³⁹ 11.HD.16.03.1978, 1238-1252 (A. Zeyneloğlu, age., sf. 497) – TD.16.12.1971, 5527-7431 (İ.Doğanay, age., 1792-1793, Dip not: 765)

takım zararlarına uğramışsa, bu zararlarını dahi taşımacıdan isteyebilecektir. Yasadaki hükümler şöyledir:

6762 sayılı TTK. 799.maddesi 5. bendine göre (6102.sayılı TTK. 907.maddesi (d) bendi ilk cümlesine göre) sefer taşıyıcının fiili veya kusuru yüzünden durmuşsa, yolcu verdiği ücreti geri alabileceği gibi, bu yüzden uğradığı zararı da isteyebilir.

6762 sayılı TTK. 800. maddenin 2.bendine göre (6102.sayılı TTK.911.maddesi (b) bendine göre) yola çıkıldıktan sonra, taşıyıcının kusuru yüzünden, sefere devam edilemez ve yolcu yol üzerinde bulunan bir yerde konaklamak zorunda kalırsa, ücretinin tamamını geri alabileceği gibi, zarar ve ziyan da isteyebilir.

6762 sayılı TTK. 801.maddeye göre (6102.sayılı TTK.908.maddesine göre) önceden kararlaştırılan ve bilete yazılı olan saatte yola çıkılmazsa veya hareket gecikecek olursa, yolcu bundan dolayı uğradığı zarar ve ziyarı taşıyıcıdan isteyebilir. Bu gibi durumlarda yolcu ödediği ücreti geri alır. Ayrıca gecikme nedeniyle herhangi bir zarar doğmuşsa, bu zarar kanıtlanmasa dahi bilet parasının üç katı tazminat olarak hükmolunur.⁴⁰

6762 sayılı TTK 802. maddenin 1.fıkrasına göre (6102.sayılı TTK. 909.maddesi 1.fıkrasına göre) taşıyıcı, sefer sırasında önceden kararlaştırılmamış bir yerde durur veya önceden seçilmiş olan yoldan başka bir yola saparak bu yoldan giderse ve duraklama yaparsa ya da taşıyıcının kusurlu davranışı yüzünden gidilecek yere ulaşılması gecikirse, yolcunun tazminat isteme hakkı doğar.

Yukardaki yasa hükümlerine göre, yolcunun gideceği yere gidememesinden veya geç ulaşmasından doğan zararlar şu örnekler verilebilir :

a) Öğrenci sınavına, memur veya işçi adayı başvuru yerine, iş adamı ihaleye veya buluşma yerine yetişememişse; bilim adamı veya politikacı katılmaları zorunlu toplantıya katılamamışlarsa, bundan doğan zararları isteyebilirler.⁴¹

b) Hava yolcusu uçağına, deniz yolcusu vapuruna yetişememişse ve bu yüzden kara yolculuğundan beklenen bir yarar kalmamış ve bir takım zararlar uğranılmışsa, taşımacı bu zararları da ödemek zorundadır.

c) Gideceği yere zamanında ulaşma zorunluğu olmasa bile, iyi ısıtılmamış terminalde veya açık durakta uzun süre beklemek zorunda bırakılan yolcu, taşıtın durağa veya yolcu alma yerine saatinde gelmemesinden ya da yolculuğun geciktirilmesinden dolayı soğukta üşümüş ve bu yüzden hastalanmışsa, tedavi masraflarını ve işinden kalmadan dolayı maddi zararlarını taşımacıdan isteyebileceği görüşündeyiz.

4- Rahat ve güvenli bir yolculuk yapılamamasından dolayı sorumluluk (Yolculuğun kötü geçmesi)

a) 6762 sayılı TTK. 806/1'deki (6102 sayılı TTK.914/1'deki) "yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırma yükümlülüğü", Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7. maddesi 1. fıkrası ile genişletilerek "rahat ve güvenli bir yolculuk yapılmasını sağlayacak önlemleri alma" yükümlülüğü eklenmiş; böylece yolcu bir kazaya uğramamış olsa bile, yolculuğun

⁴⁰ Ahmet Zeyneloğlu, Taşıma Hukuku, 1993, sf.285

⁴¹ Bir Yargıtay kararına konu olan olayda, davacı, davalı firmanın otobüsüyle Ankara'ya gitmek üzere biletli yolcu olarak gece 01.15'de Ataköy'den bindikten sonra 02.45'de Ataşehir terminalinde biletin bilgisayara işlenmediği ve başka bir yer de olmadığı gerekçesiyle otobüsten indirildiğini; sabah saat 09.00'da Bilkent Üniversitesi'nde İngilizce yeterlik sınavına girmesi gerektiği için, son çare olarak babasının gece yarısı kendi özel otomobiliyle Ankara'ya götürmek zorunda kaldığını; bu şekilde stresli ve gerilimli saatler yaşadığını, uykusuz yolculuğun riskini göze aldığını ve bu durumdan etkilendiğini ileri sürerek tazminat davası açmış; mahkemece dava tarihinden başlayarak maddi ve manevi tazminata hükmedilmiştir. Kararı inceleyen Yargıtay Özel Dairesi, davalı taşıyıcının, somut olayda yolculuk başladıktan sonra davacının kusuru olmaksızın otobüsten indirilmesi şeklindeki kötü taşımanın esasen haksız eylem niteliğinde olduğuna, haksız eylemlerde borçlunun temerrüde düşürülmesinin gerekmediğine ve BK. 98/2.maddesi hükmü uyarınca sözleşmeye aykırılık hallerinde de haksız eyleme ilişkin hükümlerin uygulama alanı bulabileceği de gözetilerek, dava tarihinden değil, istem gibi, olay tarihinden başlayarak temerrüt faizi yürütülmek gerektiğine ilişkin (düzelterek) onama kararı vermiştir. (11.HD.01.11.2004, 1524-10622) (Manisa Barosu Dergisi, 2005/Temmuz,sayı:94, sf.175)

herhangi bir nedenle kötü geçmesinden taşımacı sorumlu tutulmuştur. Rahat ve güvenli bir yolculuk yapılamamış olmasından ve yolculuğun kötü geçmesinden dolayı, yolcu bir zarara uğramamış olsa bile, ruhsal yönden sarsılmış ve huzursuz olmuş ise, taşımacıdan **manevi tazminat** isteyebileceği kanısındayız.

b) Yolculuk, bir trafik kazası geçirilmeden tamamlanmış olsa bile, öğretide ve Yargıtay kararlarında benimsendiği üzere, yolculuk sırasında taşımacının yeterli önlem alması yüzünden yolcunun başına gelebilecek her türlü kazalar, bir takım tatsız olaylar, sürücü ve yardımcıları ile yolcular arasında geçen sert tartışmalar, duraklama ve mola yerlerinde yenilen yemeklerden, kullanılan tuvaletlerden yolcunun zarar görmesi, kazaya uğraması gibi durumlar rahat ve güvenli bir yolculuk yapılmadığının ve yolculuğun kötü geçtiğinin örnekleri arasında sayılabilir.

c) Bir başka örnekte, sorumsuz ve saygısız bir otobüs şoförünün trafik kurallarını hiçe sayarak, son hızla ve önlem almadan önündeki araçları sollayıp geçmesi, dönemeçleri tehlikeli bir biçimde dönmesi, uyarılara aldırış etmeyip yolculara korku dolu, heyecanlı, üzüntülü saatler yaşatması, taşımacıdan manevi tazminat istemini haklı kılacaktır.

d) Yükümlülüklerin gereği gibi yerine getirilmemesi sorumluluk doğuracağına göre, Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7. maddesi 2. fıkrası uyarınca yasa ve yönetmelik hükümlerine uygun bir taşıtı sefer koymayan, nitelikli şoför ve hizmet personeli seçiminde özenli davranmayan taşımacı, rahat ve güvenli bir yolculuğun koşullarını sağlayamamış sayılacak ve bu yüzden yolculara karşı sorumlu olacaktır.

5- Sözleşmeye aykırı davranışlar nedeniyle sorumluluk

6762 sayılı Türk Ticaret Yasası'nın 806. maddesi 3.fıkrasına (6102 sayılı TTK. 914.maddesi 3.fıkrasına) göre :

- Bilette belirtilen yerin başka bir kimseye verilmesi,
- Bilette belirtilen taşıt yerine onun aynı olmayan başka bir taşıtın sefere konulması.
- Taşıtın belli saatten önce hareketi nedeniyle yolcunun yetişememesi,
- Taşıtta durumun gerekli kıldığı ilk yardım gereç ve ilaçlarının bulundurulmaması veya bunlardan yararlanma olanaklarının sağlanmamış olması nedeniyle bir zarar doğarsa, taşımacı yolcunun bu zararlarını ödemek zorundadır. Herhangi bir zarar kanıtlanmasa bile, taşımacı, bilet parasının üç mislini maktu tazminat olarak ödemekle yükümlüdür. Bu miktarı aşan zarar halinde ayrıca tazminat istenebilir.

Yasadaki bu sorumluluklar, Öğretide ve Yargıtay kararlarında yorum yoluyla genişletilmiştir. Buna göre :

e) Yolculuk sırasında otobüsün kaloriferlerinin yanmaması veya iyi ısıtamaması nedeniyle veya yolda bozulan aracın onarımı sırasında ya da yolcu terminalde veya durakta beklerken üşüyüp hastalanırsa, taşımacı, tedavi giderleri ile işten kalma zararlarını ödemek zorundadır.

f) Taşımacının yolculuk sırasında seçtiği lokanta ve çayevi gibi mola yerlerinde yolcunun yediği yemeklerden zehirlenmesi veya tuvaletlerin pis ve kötü yapılmış olması gibi nedenlerle bir zarara uğraması durumlarında da taşımacının sorumlu olacağı görüşleri benimsenmiş bulunmaktadır.

XI-SORUMLULUĞUN ÖLÇÜSÜ

A) Tam sorumluluk

1- Taşımacının “tam sorumluluğu” kusurun derecesine bağlı değildir

6762 sayılı TTK.806.maddesinin (6102 sayılı TTK. 914.maddesinin) ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7.maddesinin öngördüğü taşımacının sorumluluğu ve tazminat ödeme yükümlülüğü, zarara uğrayan **yolcunun kusura katılımı** (mütafık kusuru) **yoksa**, kusurun derecesine bağlı değildir. Kazanın oluşunda üçüncü kişilerin de kusuru olsa bile,

taşımacı, yolcusuna karşı zararın tamamından sorumludur.⁴² Yolcunun taşımacıya karşı açtığı davada, başka sorumlular varsa, örneğin otobüsle bir başka aracın çarpışmasında karşı araç sürücüsü de belli bir oranda kusurlu ise, zarar verenler (kusurlu sürücüler) arasındaki kusur oranlarının ayrıntıları ile belirlenmesi gerekmez.⁴³ **Zarar verenlerin tümü ortaklaşa ve zincirleme sorumlu olup, kusur oranlarına bakılmaz.**⁴⁴ (BK.m.50-51,141-142; TBK.m.61,62,162,163; KTK m.88) Taşımacı, yolcusuna karşı zararın tamamını ödedikten sonra, dilerse öteki sorumlulara karşı dönme (rücu) hakkını kullanabilir ve o zaman tarafların sorumluluk derecelerinin (kusur oranlarının) belirlenmesi sözkonusu olabilir.⁴⁵ (BK. m.146-147; TBK.167,168)

2- Yasa hükümleri

Taşımacı, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 806/1. maddesine (6102 sayılı TTK. 914.maddesine) ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7.maddesine göre, "yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak götürme, rahat ve güvenli bir yolculuk yaptırma, yolculuğun başlangıcından bitimine kadar her türlü tehlikelerden koruma, gecikmeden ve zamanında ulaştırma" yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmezse, **taşımacı olarak** 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 806. maddesi 2. ve 3. fıkralarına (6102 sayılı TTK. 914.maddesi 2 ve 3.fıkralarına) ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17. ve 18/2. maddelerine göre ve ayrıca **motorlu araç işleteni olarak** 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. ve 86. maddelerine göre sorumlu olur.

Yasalardaki hükümlere göre:

a) **Taşımacı**, doğrudan "kendi" yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmezse, sürücü ve yardımcıları kusursuz olsalar bile ve zararın doğumunda üçüncü kişilerin kusura katılımı ve dış etkenlerin payı bulunsadahi, yolcunun zararından **tam sorumlu** olur.

b) **Yardımcı kişilerin** her türlü zararlandırıcı eylemlerinden, **taşımacı olarak** 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 782.maddesine (6102 sayılı TTK. 879.maddesine) göre ve **motorlu araç işleteni olarak** 2918 sayılı KTK'nun 85/Son maddesine göre "**kendi kusuru gibi**" sorumlu olan taşımacı / işleten, zararın doğumunda üçüncü kişilerin ve başka dış etkenlerin katılımı olsa dahi, **yolcunun zararının tamamını** ödemekle yükümlü olur.

c) **Araçtaki bozukluk (teknik arıza)** nedeniyle, 4925 sayılı Yasa'nın 18/2. maddesine ve 2918 sayılı Yasa'nın 86/1. maddesine göre, **taşımacı / işleten**, yolcunun zararından **tam sorumlu** olur. Başka bir deyişle, araçtaki bozukluk (teknik arıza), sorumluluktan kurtulma veya zarardan indirim nedeni değildir.

d) **Üçüncü kişilerin kusura katılımı durumunda** dahi, taşımacı / işleten, yolcuya karşı **zararın tamamından** sorumlu olur. Zararın doğumunda yolcunun bir kusuru yoksa, sorumlular arasındaki kusur oranlarının ayrıntıları ile belirlenmesi gerekmez.⁴⁶ Bu, aynı

⁴² 11.HD.23.10.1995, 6939-7845 (G.Eriş, age., sf. 203, no:167)

⁴³ 11.HD.24.02.1989, 1275-1106 (Yasa HD. 1990/6-873, no:337)

⁴⁴ 11.HD.10.10.1995,6294-7366 "Davacının yolcu olduğu otobüs ile karşıdan gelen kamyon çarpışmış ve bu olayda davacı yolcu yaralanmıştır. Bu eylemde, davalılar arasında, davacıya karşı müşterek ve müteselsil sorumluluk ilkesi bulunduğundan, davalılar arasındaki kusur oranlarının değişmesinin bu davada davacı tarafa karşı ileri sürülemeyeceğine göre, davalıların sorumluluğuna ilişkin hükmün onanması gerekmiştir." (G.Eriş, age., sf. 684, no:164)

⁴⁵Trafik kazalarında da tam dayanışmalı sorumluluk nedeniyle, zarar gören, B.K.142 uyarınca sorumlulardan yalnız birini dava ederek zararın tamamını isteyebilir. Zarar görenin kusura katılımı yoksa, dava sonucu zararın tamamını ödemek durumunda kalan davalı, diğer sorumlulara rücu edebilir.

⁴⁶ Yarg.11.HD.24.02.1989 gün 1275-1106 sayılı kararına göre: "Zarar görenin müterafik kusurunun (kusura katılımının) tespit edilememesi halinde, davalılar arasındaki kusur oranlarının ayrıntıları ile belirlenmesi gerekmez." (Yasa H.D. 1990/6-873, no: 337) - Somut olayda "ödetilmesi istenilen zarar, davacı ve kızının yolcu olarak bulunduğu davalı otobüsün diğer davalı araç ile çarpışması sonucu oluşmuştur. Borçlar Kanunu'nun 51.maddesi 1.fıkrası hükmünce, bir çok kimseler çeşitli nedenlerle sorumlu oldukları takdirde, haklarında birlikte bir zarar doğmasına neden olan kişiler hakkındaki aynı kanunun 50.maddesinin 1.fıkrası

zamanda BK.50-51 ve 141-142. maddeleri (TBK.61-62 ve 162-163.maddeleri) ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. ve 88. maddelerine göre ortaklaşa ve zincirleme sorumluluğun bir gereğidir.

e) **Zarar görenin kusuru yoksa** ve ayrıca üçüncü kişilerin ağır kusuruyla nedensellik bağı da kesilmemişse,⁴⁷ taşımacı, **zararın tamamından** sorumlu olur.⁴⁸

Aşağıda “tam sorumluluk” durumlarının ayrıntılarına girilecektir.

B) Tam sorumluluk durumları

1- Taşımacının doğrudan kendisinin “tam” sorumlu olduğu durumlar

Taşımacı, yasa ve yönetmeliklerde açıklanan yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmese, taşıma hizmetleri eksik ve yetersizse, **işletme kusurlarından ve işletme tehlikelerinden** dolayı tam sorumlu olur. Eylemlerinden “kendi kusuru gibi” sorumlu olduğu sürücü ve yardımcılarının hiçbir kusuru bulunmasa bile veya zarar görenlerin ya da üçüncü kişilerin kusuruyla “nedensellik bağı” kesilmiş olsa dahi, taşımacı, **tehlike sorumlusu** olarak bazı durumlarda tam ve eksiksiz tazminat ödemekle yükümlü olur. Buna öğretide ve Yargıtay kararlarında “**ek kusur**” denilmektedir.⁴⁹

Taşımacının doğrudan sorumluluğu genellikle “**işletme kusurları**”ndan kaynaklanır. Taşımacının kusurunun, sürücü veya yardımcılarının kusurundan bütünü ayrı ve farklı oluşu nedeniyle ki, ayrı bir yöntemle ve “**objektif işletme kusuru**” kriterlerine göre araştırılması ve değerlendirilmesi gerekmektedir.

Örneğin, bir otobüs kazasında sürücünün kusuru bulunmasa bile, taşımacı, **yolculuğun rahat ve güvenli geçmesi, yolcunun sağ ve sağlıklı olarak gideceği yere ulaşması için her türlü önlemleri almamışsa**, yolculuk boyunca yolcusunu koruyup kollamada gerekli özeni göstermemişse; sefere çıkardığı otobüsün nitelikleri, donanımı ve konforu yasa ve yönetmeliklerle belirlenen koşullara uygun değilse, 6762 sayılı TTK 806.

hükmü uygulanır. Buna göre, somut olayda tüm davalıların kusurlu oldukları belirlendiğine göre, yukarıda sözü edilen kural gereğince, davalıların meydana gelen zararın “tamamından” sorumlu oldukları ve bu sorumluluğun zararın kendi kusurları dışında kalan bölümü için de diğerleri ile birlikte ortaklaşa ve zincirleme sorumlu oldukları gözetilmeksizin, yazılı şekilde, belirlenen tazminatın davalıların kusur oranlarına göre tahsiline karar verilmesi doğru görülmemiştir. (11.HD. 08.05.2000, 3042-3886) - “Kazada birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, 2918 sayılı Yasanın, tam müteselsil sorumluluk esasını getirdiği gözetilerek, ortaklaşa ve zincirleme ödetme kararı verilmelidir.” (2918 s.KTK. m.3, 88) (19.HD.18.10.1999, 3345-6006) (YKD.2000/3-421)

⁴⁷ “Nedensellik bağının varlığı ödencenin bir koşuludur. Üçüncü kişinin ağır kusurunun bulunduğu durumlarda araç sahibi sorumlu tutulamaz.” (15.HD. 24.03.1976, E.1975/5627 K.1976/1350) (YKD. 1977/8-1128)

⁴⁸ “B.K. m.44 anlamında birlikte kusurun varlığından söz edilebilmesi için, zarar görenin eylemi ile zararlı sonuç arasında az ya da çok uygun sebep sonuç bağı bulunması gerekir.” (HGK. 22.02.1984, E.1981/4-652 K.1984/132) (Yasa H.D. 1984/3-386, no: 185 - “Tazminatın indirilebilmesi için, olayda zarar görenin kusurunun bulunması gerekir. Zarar görenin kusuru saptanamıyorsa, ödenceden indirim yapılması yasaya aykırıdır.” (4.HD. 11.02.1991, E.1990/2112 K. 1991/899) (Yasa H.D. 1991/3-408, no: 181) - “Trafik kazasından doğan tazminat davasında, yola atfedilen kusur nedeniyle, kusursuz bulunan davacının tazminatından indirim yapılması doğru değildir. Araç sahibi davacıya karşı tehlike sorumluluğu ilkesince sorumlu olduğuna göre, her iki davalının zararın tümünden sorumlu tutulması gerekir.” (4.HD. 27.04.1981, 5359-5786) (Yasa H.D. 1982/8-953, no: 227) - “Davacının yolcu olarak bulunduğu aracın diğer davalının sürücüsü bulunduğu araçla çarpışması sonucu yaralanmıştır. Bu durumda her iki aracın işleten ve sürücülerini Borçlar Kanunu'nun 50. maddesi gereğince zincirleme sorumludurlar. Davacının bu olayda kusuru bulunmadığına göre, sorumlulardan herhangi birinden zararın tamamını isteme hakkına sahiptir. Davacı da bu yöntemi izleyerek işletenlerden biri hakkında dava açtığına göre, yolcu olarak bindiği araç sürücüsünün kusurunun indirilmesi yukarıda açıklanan ilkeye uygun düşmemiştir. Bu yön gözetilmeden diğer araca isabet eden kusur oranında indirim yapılması usul ve yasaya aykırı olup bozmayı gerektirmiştir.” (4.HD. 20.03.1997, E.1996/13134 K.1997/2736)

⁴⁹ Kusura dayanmayan sorumlulukta, sorumlu olan kişinin, sorumluluğu doğuran olay yanında, zararın ortaya çıkmasında etkili olan bir kusuru varsa buna “ek kusur” denir. Ek kusurun bulunması bazı hallerde sorumlu kişinin kurtuluş kanıtı getirmesini engelleyebilir; bazı hallerde de tazminattan indirim sebebinin gözönüne alınmasını önleyebilir. (Prof.Dr. Halûk Tandoğan, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, 1981, sf.8)

maddesine (6102 sayılı TTK. 914.maddesine) ve Karayolu Taşıma Kanunu 17 ve 18. maddelerine göre **tam kusurlu** olur. Bunun gibi, otobüsün yola çıkılmadan önce **her türlü teknik denetiminin yapılmamış olması**, periyodik bakımının savsaklanması, bütün bunların sonucu fren boşalması, rot çıkması, lastik patlaması, bijon kesmesi, direksiyon kilitlenmesi ve benzeri durumların kazaya neden olması taşımacının kusurudur. Yargıtay kararlarında “teknik ârıza” tazminattan indirim nedeni kabul edilmemiş, tazminatın tam kusura göre ödenmesi öngörülmüştür.

Taşımacı, kalkış noktasından varış noktasına kadar taşıt içinde veya duraklama yerlerinde yolcuların uğrayacakları her türlü zararlardan sorumlu olduğundan (6762/TTK. m.806 ve 6102/TTK.m.914; Karayolu T.K. m.7 ve 17, Yönetmelik m.63), yolculuğun başlangıcından bitimine kadar mola ve duraklamalar dahil, otobüs içinde veya otobüs dışında doğabilecek tehlikelere karşı yolcuları koruyup kollamakla yükümlüdür.

Taşımacının doğrudan tam sorumluluğuna ilişkin şu örnekleri verebiliriz:

a) Yolcu taşıta binerken ve inerken, mola ve duraklama yerlerinde karşıdan karşıya geçerken bir kazaya uğrarsa, bundan taşımacı sorumlu olur. Örneğin, yolcu karşı yönden gelen aracın çarpması sonucu ölür veya yaralanırsa, taşımacı, taşıma işinde görevlendirdiği sürücü ve yardımcılarının yolcuyla gözetme ve koruyup kollama konularında yeterince eğitilmemiş olmalarından dolayı sorumlu olur. Böyle bir olayda, (üçüncü kişi durumundaki) yolcuya çarpan araç sürücüsünün tam (yüzde yüz) kusurlu bulunması dahi, işletenin sorumluluğu yönünden “nedensellik bağı” kesmez. Çünkü burada, taşımacının “ek kusuru” söz konusudur.

b) Gerekli bakımı ve onarımı yapılmadan, teknik donanımı elden geçirilmeden sefere konulan, eski, yıpranmış ve bakımsız taşıtın yarı yolda bozulması sonucu yolcuların saatlerce beklemek zorunda bırakılmaları, taşıtın ısıtma düzeninin bozukluğu nedeniyle üşüyüp hastalanmaları; karlı buzlu havalarda taşıtta zincir, takoz, sis lâmbası bulundurulmaması yüzünden saatlerce yolda kalınması; terminal ve durakların yolcu beklemeye elverişli olmaması gibi nedenlerle yolcuların üşüyüp hastalanmaları, (6762/TTK.806/3 ve 6102/TTK.m.914/3; Karayolu Taşıma K. m.7, f.2 ve m.32; Yönetmelik m.17, 23/b, 50/3) bütün bu durumlarda taşımacı doğrudan ve tam sorumludur.

c) Taşımacı ve görevlendirdiği personel tarafından, yolculuğun başlangıcında ve yolculuk sırasında otobüse alınan yolcuların kimliklerinin ve eşyalarının incelenmesi ve denetlenmesi, yolcuların üzerlerinde ve eşyaları arasında tabanca, bıçak, patlayıcı madde, eroin ve esrar gibi uyuşturucular bulunup bulunmadığının araştırılması; kuşkulu bir durum varsa yolcunun sorgulanması ve önlem alınması günümüz koşullarında gerekli ve yararlıdır. Çünkü bu gibi durumlarda yolcu zarar görürse, bundan taşımacı sorumlu olacaktır. Her ne kadar TTK.806. maddenin 2. fıkrası son cümlesi (6102 sayılı TTK. 914.maddesi 2.fıkrası son cümlesi) ile Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18. maddesi 2. fıkrasına göre, taşımacı üçüncü kişinin eyleminden sorumlu tutulamaz ise de, örneğin otobüse yolcu olarak binen terörist veya soyguncu üçüncü kişi değildir; bu gibi kişilerin yolculara vereceği zarar, taşımacıyı sorumlu kılar. Bu nedenlerle, taşımacı, taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için taşıtına bindirdiği kişileri ve yüklediği eşyaları denetimden geçirmekle yükümlüdür. Bir Yargıtay kararına konu olan somut olayda, otobüsün içinde bir teröristin saldırısıyla meydana gelen patlama sonucu yolculardan birinin ölümü nedeniyle otobüs işletmesinin taşımacı sıfatıyla sorumlu olacağı sonucuna varılmıştır. Karar şöyledir:

Davalıların sürücü ve işleteni oldukları otobüsün içinde terörist saldırı nedeniyle patlama sonucu yolculardan biri ölmüş; mahkemece, bu olayda davalıların kusurlu olduklarının ispat edilemediği gibi, davalıların da terörist saldırısının mağdurlarından olmaları nedeniyle davanın reddine karar verilmiştir. Karar davacı tarafından temyiz edilmiştir.

Olayda davalı şirket taşıyıcı konumundadır. Taşıyanın taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili gerekli önlemleri alması ve özen göstermesi genel bir hukuk kuralıdır. Bu bağlamda davalı taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için kişileri ve eşyalarını denetimden geçirmekle de yükümlüdür. Açıklanan bu ilkeler uyarınca ve ayrıca terör olayları ile ilgili taşıma işinde ne gibi önlemler alınması gerektiğine ilişkin Emniyet Genel Müdürlüğünün ve ilgili kurumların uyarı yazıları da getirilip birlikte değerlendirildikten sonra, hüküm kurulmalıdır.

4.H.D. 29.01.2003, 2002/10635-2003/904 (YKD. 2003/5-696)

d) Yolcuların gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırılmasının gerçekleşebilmesi için gereken her şeyi yapmakla yükümlü olan taşımacının, ihtiyaçların giderilmesi için durulacak yerin seçiminde de özen göstermesi gerekir. Yer seçiminde özenli davranmayarak, rasgele bir yerde yolculuğa ara veren taşımacı, bu yerdeki tuvaleti kullanan yolcunun, tuvaletin kötü yapılmış olması (örneğin, o yerin tuvalet olarak kullanılmaya uygun olmaması) nedeniyle uğradığı bedeni zararlardan da taşıma sözleşmesi hükümleri uyarınca sorumlu tutulabilir. Aynı olayda, tuvaletin bulunduğu tesisi işleten kişi de (malik) BK.58/I uyarınca sorumludur. Zarar gören yolcuya karşı, taşımacı ve tesis sahibi, BK.51/1 uyarınca ortaklaşa ve zincirleme sorumludur.⁵⁰

e) Taşımacı, yolcuların taşıma sırasında çıkabilecek sağlık sorunlarını dikkate almak ve bunun için ilk yardım gereçlerini ve gerekli ilaçları taşıt içinde hazır bulundurmaya zorundadır. (TTK.m.806/3 ve Yasa m.7) Yolcuların, yolculuk sırasında hastalanmaları, yaralanmaları, böcek sokması, zehirlenme ve benzeri olaylar için otobüste ilk yardım malzemeleri ve en fazla gereksinim duyulan ilaçların bulundurulması gerekir. Bu yükümlülüğün gereği gibi yerine getirilmemesi, ilaç ve gereçlerin eksik ve bozuk olması yüzünden yolcuya bir zarar gelirse, taşımacı bundan dolayı sorumlu olur.

f) Kent içi toplu taşıma araçlarının kalkış ve duruşlarında gerekli özenin gösterilmemesi, açılır kapanır kapı düzeninin bozuk olması, durakta, istasyonda, terminalde araca binmek üzere örneğin ayağını araca atarken aracın usulsüz kalkması ve kapının kapanması veya ayak basacak yerin kopması nedeniyle meydana gelen kazalardan taşımacı sorumludur.

g) Taşımacı, yolcu taşıyan araçları sefere çıkarmadan önce, yol ve hava durumlarını dikkate almak ve ona göre önlem almak zorundadır. Örneğin, tehlikeli geçişler varsa (heyelan, terör vb.) yola çıkılmadan önce yolcuları uyarmalı; seçilen yol ve uğrak yerleri hakkında da yolcu önceden bilgilendirilmelidir. Yol yapımı, köprü onarımı gibi engellerle yolculuk uzun sürecekse, bunlar dahi yolcuya önceden bildirilmelidir. Kış koşullarında yolculuk yapılacaksa zincir, takoz, sis lambası gibi araç ve gereçler bulundurulmalı, ısıtma ve aydınlatma düzenekleri çalışır durumda olmalıdır. Bütün bu yükümlülükler gereği gibi yerine getirilmemişse, savsaklanmışsa yolcunun uğrayacağı her türlü zararlardan taşımacı “tam” sorumlu olur.

2- Sürücü ve yardımcı kişilerden “tam” sorumluluk

a) Taşımacı, taşıma işinde görevlendirdiği sürücü ve yardımcılarını ile terminal görevlilerinin ve taşıma işlerinde çalıştırdığı tüm kişilerin eylemlerinden Borçlar Kanunu 100. maddesine göre sorumlu olduğu gibi, taşımacı olarak 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 782.maddesine (6102 sayılı TTK.879.maddesine) ve motorlu araç işleten olarak 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 85/son maddesine göre taşıma işinde çalıştırdığı tüm kişilerin kusurundan “kendi kusuru gibi” sorumludur.

⁵⁰ Dr. S.Arkan, Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler, BATİDER, 1983, C.XII., sf.18

Sürücü ve yardımcı kişilerden dolayı “yolcuya” karşı sorumlulukta (yolcunun kusura katılımı söz konusu değilse) kusur oranlarına bakılmaz, taşımacı “tam” sorumludur.⁵¹

Öte yandan, yolcunun zarara uğramasında, yardımcılarının yanı sıra üçüncü kişilerin de kusuru varsa, kusur dağılımına bakılmayıp taşımacı yolcunun zararının tamamından sorumlu olur. Bu kural, üçüncü kişilerin zarar görmesi durumunda da geçerlidir. Çünkü 818 sayılı BK’nun 50-51 ve 142.maddelerine (6098 sayılı TBK.61-62 ve 163.maddelerine) göre, zarar gören, sorumluların herhangi birinden zararın tamamını isteyebilir.

b) Taşımacının “yolculara karşı” yardımcı kişilerden sorumluluğu, Trafik Yasasındaki işletenin sorumluluğundan oldukça farklı ve biraz daha geniştir. Çünkü, işleten, genellikle trafik kazalarından kaynaklanan maddi zarar, ölüm ve yaralanmalardan dolayı sürücü ve yardımcılarının kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu iken, taşımacı, **bir kaza olmasa dahi**, yolculuğun başlangıcından bitimine kadar terminalden başlayarak ara duraklarda, mola ve bekleme yerlerinde, araçtan inilen yerlerde, yolcunun terminalden çıkışına kadar geçen sürede **yardımcı kişilerin kusurlu eylemlerinden** ve yolculara verdikleri maddi ve manevi zararlardan, yolcunun kusuru yoksa “tam” sorumlu olur.

Örneğin, yolcunun eşyasını kaybeden, hasara uğratan; terminalde, otobüs içinde, mola ve duraklama yerlerinde yolcuyu koruyup kollamayan, yolcuyla tartışan, kötü davranan, yolcu inerken ve binerken gereken dikkat ve özeni göstermeyen⁵², üzücü olaylara neden olan otobüs personelinin bu tür kusurlu eylemleri nedeniyle taşımacı doğrudan sorumlu olur.

Bir başka örnekte otobüsü trafik kurallarına aykırı olarak tehlikeli bir biçimde kullanan, bu yüzden yolcuların korkulu ve heyecanlı saatler geçirmesine neden olan sürücünün davranışı kusurlu bir eylemdir. Bu yüzden kalp krizi geçiren, şekeri yükselen, sağlık sorunu olmasa bile ruhsal sarsıntı geçiren yolcular taşımacıya karşı maddi ve manevi tazminat davası açarlarsa haklı olurlar.

Taşımacının, trafik kazaları dışında, yardımcı kişilerin kusurlu eylemlerinden dolayı “yolculara karşı” sorumlulukları Yasa ve Yönetmelikte şöyle açıklanmıştır:

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 7.maddesi 2.fıkrasına göre “Taşımacı, nitelikli şoför ve hizmetli personeli sefere göndermekle yükümlüdür.”

Yasaya bağlı Yönetmeliğin 26.maddesine göre “Taşıt sürücüsü ve yolculara hizmet eden görevliler, trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, yolcuları rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunamazlar. “

Gene Yönetmeliğin 58. ve 59. maddelerine göre:

1. Taşımacılar, hizmetleri yürütebilecek yeterli sayı ve nitelikte personel bulundurmakla yükümlüdürler. Yeterli sayı ve nitelikte personel istihdam edilmemesi durumunda doğacak her türlü zarar ve ziyandan sorumludurlar.

2. Taşıma işlerinde çalıştırılanlar, hizmetin gerektirdiği niteliklere ve bu Yönetmelikte yer alan mesleki yeterlilik belgelerine sahip olmak zorundadırlar.

⁵¹ Davacıların murisinin kazaya maruz kalan otobüsün içerisinde yolcu bulunduğu ve kazanın oluşunda murise kusur izafesi mümkün olmadığına göre, tespit edilen tazminatın tamamına hükmetmek gerekirken, otobüs şoförünün kusuruna izafeten %40 indirim yapılarak hüküm tesisi isabetsizdir. (11.HD.01.03.1979, 947-984) (İKİD.1979, sf.6829)

⁵² Araç sürücüsü, davacı yolcunun tamamen inip kapıyı kapatmasını beklemeden hareket ettiğinden, davacının yaralanması nedeniyle doğan zarardan (tam) sorumludur. (11.HD.03.02.2000, E.1999/9980 - K.2000/645) (Kazancı Yazılım) - Dolmuşta yolcu iken kapının açık bırakılması sonucu düşerek ölen kişinin desteğinden yoksun kalan haksahiplerinin açtığı maddi ve manevi tazminat davasında, mahkemece davanın kabulüne ilişkin karar Özel Dairece onanmıştır. (11.HD.04.101999, 5749-7398) - Otobüste yardımcılık görevi yapan kişinin, otobüs durmadan yolcuyu zorla indirmek istemesi nedeniyle kusurlu olduğu anlaşılmalı, taşıyıcı sorumlu olacaktır. (11.HD.30.04.1985, 2633-2599, Gökcan/Kaymaz, age., sf.107)

3. Üstlendikleri hizmet ile ilgili görev ve sorumluluklarını yerine getirmek zorundadırlar. İşyeri ve işyerinin güvenliğini tehlikeye düşürecek eylemlerde bulunamazlar.

3- Araçtaki bozukluk (teknik arıza) nedeniyle taşımacı “tam” sorumludur.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18/2. maddesine ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 86/1. maddesine göre, araçtaki bozukluk (teknik arıza), sorumluluktan kurtulma veya zarardan indirim nedeni değildir. Bu gibi durumlarda taşımacı, düzenli (periyodik) bakımını yaptırmadan ve her türlü teknik donanımı gözden geçirmeden taşıtı sefere koymaktan (işletme kusurlarından) dolayı kusur sorumlusu, ayrıca motorlu işleten olarak tehlike sorumlusudur. Bu konuda yukarıda “teknik arıza” bölümünde geniş açıklamalar yapıldığından ve Yargıtay kararlarından örnekler verildiğinden, burada kısaca özetlemekle yetiniyoruz.⁵³

4- Üçüncü kişilerin kusura katılımı durumunda da, yolcu, taşımacıdan zararının tamamını isteyebilir.

Taşımacı ile birlikte üçüncü kişilerin de sorumlu olduğu kazalarda, kusur paylaşımı ne olursa olsun, taşımacı, yolcusuna karşı **zararın tamamından** sorumlu olur. Örneğin, otobüs ile kamyon çarpışmasında her iki sürücü de kusurlu bulunmuşsa, yolcu, her iki işleteni de dava edebileceği gibi, yalnız birinden zararının tamamını isteyebilir.

Yalnız taşıma kazalarında değil, haksız eylemden kaynaklanan tüm olaylarda zarar görenin bir kusuru yoksa veya olaya karışanlardan birinin veya birkaçının tam sorumluluğu yönünden nedensellik bağı kesilmemişse, zarar verenlerin tümü, zarar görene karşı **ortaklaşa ve zincirleme** sorumlu olurlar. Bunun sonucu, zarar gören, dilerse tümünden, dilerse yalnız birinden **zararının tamamını** isteyebilir.

Aşağıdaki bölümde ortaklaşa ve zincirleme tam sorumlulukla ilgili yasal düzenlemeler açıklanmış ve Yargıtay kararlarından örnekler verilmiştir.

5- Ortaklaşa ve zincirleme tam sorumluluk

a) 818 sayılı Borçlar Kanunu 50.maddesine göre “Birden fazla kişiler birlikte bir zarara neden olmuşlarsa, sorumluluk derecelerine bakılmaksızın ve eylemlerinin türü yönünden bir ayırım yapılmaksızın, zarar görene karşı, her biri ayrı ayrı zararın tamamından ortaklaşa ve zincirleme sorumlu olurlar.”

Gene Borçlar Kanunu'nun 51.maddesine göre “Birden çok kimseler değişik nedenlerle aynı zarardan sorumlu olurlarsa, zarar görene karşı ortaklaşa zincirleme sorumlu olurlar.”

Zarar gören, bu iki hükme dayanarak Borçlar Kanunu 142.maddesine göre **zararının tümünü zincirleme sorumlulardan birine karşı açacağı bir dava ile isteyebileceği gibi, sorumluların hepsine karşı açacağı tek dava ile de isteyebilir.** Yasa'nın 141.maddesi gereğince zincirleme sorumluluk (teselsül), ister yasalardan ve ister sözleşmeden doğmuş olsun, bu kuraldan yararlanma hakkı yalnızca zarara uğrayanın, daha geniş bir deyimle, alacaklıdır.⁵⁴

b) 6098 sayılı yeni Borçlar Kanunu'nun 61.maddesine göre : “Birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde, haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanır.”

Yasa'nın 163.maddesine göre de “**Alacaklı, borcun tamamının veya bir kısmının ifasını, dilerse borçluların hepsinden, dilerse yalnız birinden isteyebilir.**”

⁵³ Bakınız: Yukarıda “Dördüncü Bölüm / İkinci Ayrım III-Teknik arıza nedeniyle sorumluluk

⁵⁴ HGK. 24.06.1983, E.1981/9-533 - K.1983/724 (YKD.1984/6-839)

c) 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 88.maddesine göre de, birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, bunlar ortaklaşa ve zincirleme sorumlu tutulurlar ve BK. m.141'e (TBK.m.163'e) göre borçlulardan her biri borcun "tamamından" sorumludurlar.⁵⁵

ç) **Zarar görenin kusurunun bulunmaması durumunda, sorumlular arasındaki kusur dağılımının araştırılması ve ayrıntıları ile belirtilmesi gerekmez.**⁵⁶ Öğretide, birden çok kimsenin birlikte bir zarara neden olmaları durumunda, zarar görene karşı her birinin ayrı ayrı "zararın tamamından" sorumluluklarına "dış ilişki" ve kendi aralarında (kusur oranlarına ve sorumluluk derecelerine göre) zararın paylaşımına "iç ilişki" denmektedir.⁵⁷

d) İç ilişki-dış ilişki kavramları 818 sayılı Borçlar Kanunu'nda bulunmayıp, 6098 sayılı yeni Türk Borçlar Kanunu'nun 62.maddesinde yer almıştır. Buna göre:

"Tazminatın aynı zarardan sorumlu müteselsil borçlular arasında paylaştırılmasında, bütünü durum ve koşullar, özellikle onlardan her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu göz önünde tutulur.

Tazminatın kendi payına düşeninden fazlasını ödeyen kişi, bu fazla ödemesi için, diğer müteselsil sorumlulara karşı rücu hakkına sahip ve zarar görenin haklarına halef olur."

e) Zorunlu sigortalarda sigortacı, taşımacının ve işletenin sorumluluğunu belli bir oranda (poliçedeki limite kadar) üstlenmiş bulunmakla, sigortalısının kusur oranına göre değil, poliçedeki sınırı aşmamak üzere "tam" tazminat ödemekle yükümlüdür. Sigortalısının kusuru söz konusu olmaksızın sigorta tazminatını ödeyen sigortacı, kazaya karışan diğer sorumlunun kusuru oranında ona ve sigortalısına karşı dönme (rücu) hakkını kullanabilir. (BK.146-147: TBK.167-168) Uygulamada bir yanlışlık yapılmakta, sigortacıya sigortalısının kusuru oranında tazminat ödetilmektedir. Oysa, BK.50-51 ve 141-142 maddeleri (TBK.61-62 ve 162-163.maddeleri) ile 2918 sayılı KTK m.88'e göre ortaklaşa ve zincirleme sorumluluk yönünden işleten ile sigortacı arasında bir ayrım yoktur.⁵⁸

Öte yandan,sigortacının kusura göre sorumlu tutulması, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85-86 ve 95.maddelerine de aykırıdır. Yasa'nın 95.maddesine göre "Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller zarar görene karşı ileri sürülemez."

XII-YOLCUNUN KUSURUNUN TAZMİNATA ETKİSİ

Kimse kendi kusurundan yararlanamaz. Bu bir genel hukuk ilkesidir. Zararlı sonucun doğumundan "zarar gören" de sorumlu ise, "**kusuru oranında**" tazminattan indirim yapılacaktır. Eğer zarar gören "büsbütün" kusurlu ise, zarar verenin sorumluluğu yönünden "**nedensellik bağı**" kesilecek, o zaman "zarar gören" hiç tazminat alamayacaktır.

818 sayılı BK. 44.maddesine (6098 sayılı TBK.52.maddesine) göre, zarar gören, kendi kusurlu davranışlarıyla, bilerek isteyerek veya gereken dikkat ve özeni göstermeyerek zararın doğmasına ve çoğalmasına katkıda bulunmuş ise, yargıç, tazminat miktarını indirebilir. Bunun için zarar görenin kusuru ile zararın doğumu veya artması arasında uygun nedensellik bağının bulunması gerekir. Örnek olarak, bir araçta yolculuk edenin, zorunlu

⁵⁵ 19.HD. 02.04.1993, E.1992/8679 – K.1993/2410 (YKD.1993/11-1702)

⁵⁶ 11.HD.24.02.1989, 1275-1106 (Yasa HD. 1990/6-873, no:337) - 11.HD. 27.04.1989, E.1988/5361 – K. 1989/2636 (Yasa H.D. 1990/6-873, no: 338) - 11.HD.10.10.1995, 6294-7366 (G.Eriş, age., sf.684, no: 164) - 11.HD. 22.12.1988, 5480-7823

⁵⁷ Dr.Murat Canyürek, Müteselsil Borçlulukta Dış ve İç İlişkiler, 2003 Vedat Kitapçılık, sf.23 vd., 207 vd.

⁵⁸ Örnek karar: 17.HD.08.06.2004, 5095-7139 (Yargı Dünyası, Kararlar Özel Sayısı, 2004/Eylül-Ekim,sf.178)

olmasına karşın, emniyet kemerlerini bağlamaması üzerine uğradığı kazası sonucu yaralanmasında, kendi kusurlu davranışlarının etkisi bulunmaktadır.⁵⁹

Trafik kazalarında zarar gören üçüncü kişilerin kusura katılımları, hattâ büsbütün kusurlu olmaları sıkça karşılaşılan durumlardan ise de, yolcu taşımalarında “**yolcunun kusuru**” için taşımacının önlem alma yükümlülüğünü ve yüksek özen borcunu aşan, genellikle yolcunun kurallara aykırı davranışından kaynaklanan bazı durumların varlığı gerekmektedir.

Türk Ticaret Kanunu’nda yolcunun kusura katılımından açıkça söz edilmemiş ise de, 798’inci maddesinde “Yolcular, taşıyıcılar tarafından iç hizmetleri tanzim için konulmuş usul ve talimatı ihlâl etmemekle yükümlüdürler” denilmiş olmasına göre, yolcunun yanlış ve kusurlu davranışlarının bir zarara yol açması durumunda bunun sonuçlarına katlanması gerekecektir.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 34.maddesine göre yürürlüğe konulan Yönetmeliğin 26.maddesinde de “Yolcular, trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, diğer yolcuları rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunamazlar. Taşıtın teknik donanımını olumsuz etkileyecek hiçbir elektronik cihazı kullanamazlar” denilerek yolcuların yanlış davranışlarına daha bir açıklık getirilmiştir.

Gerek 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nda ve gerekse 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda “zarar gören” kişiler için “**ağır kusur**” ve “**hafif kusur**” ayrımı yapılmıştır. Bunları ayrı ayrı görelim:

1- Ağır kusur

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 86. maddesi 1.fikrasında **işleten** ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 18. maddesi 2.fikrasında **taşımacı**, “kazanın, zarar görenin “**ağır kusur**”undan ileri geldiğini kanıtlarsa sorumluluktan kurtulur “ denilmiş ise de, bugüne kadar “ağır kusur”dan ne anlaşılacak gerekeceği tam anlamıyla açıklığa kavuşmuş değildir. Her iki yasadaki hükme göre, bu “ağır kusur”un **işletenin veya taşımacının sorumluluğunu tümüyle ortadan kaldıracak nitelikte** bulunması gerekir. Başka bir deyişle, zarar görenin ağır kusuru, taşımacının ve işletenin sorumlulukları yönünden “nedensellik bağı” kesmiş olmalıdır. O halde yasalardaki “**ağır kusur**” deyiminden anlaşılması gereken, zarar görenin “**tam kusurlu**” olması, buna karşılık, zararın doğmasında işleten ve taşımacı ile eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin hiçbir kusurları bulunmaması ve ayrıca araçtaki bozukluğun (teknik arızanın) zararın doğumunda etken olmaması durumudur.

Yukarda da belirttiğimiz gibi, trafik kazalarında zarar görenin ağır kusuru (tam kusuru) söz konusu olabilmekte ise de, **yolcunun** ağır kusuru (**tam kusuru**) pek rastlanmaz durumlardan değildir. Olsa olsa, öğretide tanımlandığı gibi, yolcu, **kasıt ve kasta varan** davranışlarda bulunmuş olmalıdır. Örneğin, yanında yanıcı ve patlayıcı madde olduğu halde otobüse binmiş olup da, bu yüzden bir kazanın meydana gelmesi “ağır kusur-tam kusur” olarak nitelenebilir. Gene de, böyle bir durumda dahi, **taşımacının** yolcunun eşyasını kontrol etmemekten kaynaklanan bir “**ek kusuru**” da düşünülebilir. (Yönetmelik m.26/3)

Yolcunun ağır kusur sayılabilecek bazı eylem ve davranışları, örneğin araç hızla yol alırken binmeye çalışması veya araçtan atlaması uygulamada ve Yargıtay kararlarında “tam kusur” sayılmamakta, yolcunun bu tür tehlikeli davranışlarını önlemek için **taşımacının düşünülebilen tüm önlemleri almış olması** gerekli görülmektedir. Yolcuların, taşıtlar hızla yol alırken, inmeye veya binmeye çalışmaları sırasındaki kazalara daha çok toplu taşıma araçlarında rastlanmakta, buna çoğu kez açılır kapanır kapıların bozuk olması veya taşıt hareket halinde iken kapıların açık bırakılması neden olmaktadır ki, bu tür savsaklamalar bir “**işletme kusuru**” olarak değerlendirilmekte; bu ise yolcunun “ağır kusur”unun “tam kusur sayılmayıp” taşımacıya da belli bir oranda sorumluluk yüklenmesini gerekli ve zorunlu kılmaktadır.

⁵⁹ Halûk N. Nomer, Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddi Tazminatın Belirlenmesi, Beta, 1996, sf.83-84

Yargıtay'ın banliyö trenlerindeki kazalarla ilgili kararlarında, tren hareket halinde iken inmeye veya binmeye çalışan yolcuların “ağır kusur” sayılacak davranışları “tam kusur” kabul edilmeyip, taşımacıya da “işletme kusurları” nedeniyle sorumluluk yüklenmektedir. Örneğin kararlardan birinde: “İnsan hayatının söz konusu olduğu durumlarda idarenin kazayı önleyici her türlü çağdaş önlemi alması gerekir. Açılır kapanır otomatik kapı sistemine sahip olmayan katarları banliyö hattında çalıştırmak doğrudan işletme kusurudur” denilmiş; bir başka kararda da, yolcunun hareket halinde olan trenin kapısını açarak aşağı inmek istemesi sonucu düşerek bir ayağına kaybetmesinde, davalı İdarenin “işletme kusuru” bulunup bulunmadığının ve trenin kapılarının otomatik olarak açılıp kapanması gibi önlemlerin alınıp alınmadığının araştırılması öngörülmüştür.⁶⁰

Görüldüğü gibi, taşıma kazalarında yolcunun “ağır kusuru” genellikle “tam kusur” sayılmamakta ve taşımacının sorumluluğunu tümüyle kaldıran bir sonucun doğması hemen hemen söz konusu olamamaktadır.

2- Hafif kusur (Kusura katılım - Ortak kusur)

Zarar gören kendi yanlış ve kurallara aykırı davranışıyla, zarar verenle birlikte bir zarara neden olmuşsa, bunun sonuçlarına katlanmak zorunda kalacak ve kusuru oranında tazminattan indirim yapılmak gerekecektir. Zarar görenin kusura katılımına öğretide “ortak kusur” ve eski dilde “müterafik kusur” denilmektedir.

Ortak kusurda yalnız bir taraf değil, her iki taraf da zarar görmüş olabilirler. 818 sayılı BK.m.41/1'deki (TBK.m.49/1'deki) genel kuraldan yola çıkarak özel yasalardaki (Trafik, Karayolu Taşıma ve Ticaret Yasalarındaki) hükümlere göre yapılacak bir değerlendirme ile hangi tarafın daha kusurlu bulunduğu saptanarak kusur paylaşılır. Bu paylaşımaya göre, tazminat tutarından zarar görenin kusuru oranında indirim yapılır ve zarar verenin kusuru üzerinden tazminata hükmedilir.

818 sayılı BK. 44/1.maddesinde (6098 sayılı TBK.52/1.maddesinde) açıkça “ortak kusur”dan söz edilmemiş ve “Zarar gören, zarara razı olmuşsa veya kendisinin eylemi zararın doğmasına ya da artmasına neden olmuşsa ve zarar verenin durumunu ağırlaştırmışsa, yargıç, tazminat tutarının indirebilir veya tazminata karar vermekten büsbütün vazgeçebilir” denilmiştir.⁶¹

Trafik kazalarından zarar görenlerin kusura katılımı ile ilgili, BK. 44/1.maddesine (TBK.52.maddesine) koşturularak, 2918 sayılı KTK.'nin 86.maddesi 2.fıkrasında özel bir düzenleme yapılmış ve “Sorumluluktan kurtulamayan işleten, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir” denilmiştir.

Yolcu taşımayla ilgili olarak da 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18.maddesi 3.fıkrasında aynı hükme yer verilerek “Sorumluluktan kurtulamayan taşımacı,

⁶⁰ HGK.21.01.1992, E. 1991/11-583 K. 3 (İKİD.1992/6-8823) ve 11.HD.3.7.1986, 3634-4162 (G.Eriş, Kara Taşıma Hukuku, 1996, sf. 612, no:13) – Şu karar daha ayrıntılıdır: “Davacı, hareket etmek üzere olan banliyö trenine binmek isterken dengesini kaybederek düşmüş ve tren ile peron arasına sıkışarak sol bacağını kaybetmiş olup kazanın bu oluş biçimine göre, kendisini asli kusurlu olduğu sabittir. Böyle olmakla birlikte davalı işletmenin tamamen kusursuz olduğu iddia edilemez. Bütün risk taşıyan faaliyetlerde olduğu gibi davalı işletme de, zarar doğurucu tehlike durumlarını önlemek için gereken özeni göstermek zorundadır. Ve bu meyanda, insan yaşamının ve beden bütünlüğünün söz konusu olduğu hallerde, olabilecek her türlü kazayı önleyici veya olumsuz sonuçlarını azaltıcı her türlü teknik tedbiri alması, örneğin bu tür kazaları önlemek için tren ile peron arasındaki yatay ve dikey aralıkların insanın sığamayacağı ölçülerde inşa edilmesi, eğitilmiş personel istihdamı, inme ve binme tamamlanmadan trenin hareket etmemesi, istasyona turnike sistemi ile girilmesi, otomatik kapı gibi günümüzde yaygınlaşmış modern düzenlemeler gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Mahkemece, bu yönler üzerinde durulmaksızın karar konusunda hiçbir araştırma ve inceleme bulgusu içermeyen ceza dava dosyası ile yetinilerek hüküm kurulması doğru bulunmamış, hükmün bozulması gerekmiştir. (11.HD.24.12.1996, 8552-9094 ;Yasa, 1997/12-1581, no:670)

⁶¹ Borçlar Kanunu Tasarısı'nda 44/1.maddenin karşılığı olan 68.madde şöyledir: “Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasına ya da artmasına etki yapmış yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise, hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir.”

kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapılabilir” denilmiştir.

Trafik kazalarında zarar görenin kusura katılımından (ortak kusurundan) örnekler vermek kolay ise de, yolcunun kusura katılımını saptayabilmek için bazı özel koşulların varlığı gerekmektedir.

Yolcunun zarara neden olabilecek davranışlarına somut örnekler ararken, 6762 sayılı TTK 798.maddesindeki (6102 TTK. 906.maddesindeki) “Yolcular, taşımacı tarafından iç hizmetleri düzenlemek için konulmuş kurallara uymak zorundadırlar” hükmünü ve 4925 sayılı Yasaya bağlı Yönetmeliğin 26.maddesindeki ““Yolcular, trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, diğer yolcuları rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunamazlar. Taşıtın teknik donanımını olumsuz etkileyecek hiçbir elektronik cihazı kullanamazlar” açıklamasını bir kez daha anımsatıyoruz.

Yolcunun kusurları bize göre şunlar olabilir: Toplu taşıma araçları hareket halinde iken inmeye ve binmeye çalışmak, taksilerde emniyet kemeri takmamak, taşıt içinde aşırı ve zarar verici davranışlarda bulunmak, mola ve duraklama yerlerinde kurallara uymamak, sürücü ve yardımcılarıyla tartışmak ve kavga etmek, hatır taşımalarında sürücünün alkol almasına göz yummak ve aşırı hız yapmasına engel olmamak.

Yolcunun kusura katılımı (ortak kusuru) nedeniyle, taşımacının sorumluluğunun hafifletilmesi ve tazminattan indirim koşulları aşağıda ele alınacaktır.

3- Yolcunun kusuru tazminattan “tek” indirim nedenidir

Yasalardaki düzenlemelere göre, taşımacının sorumluluğunu hafifleten tek neden “yolcunun kusura katılımı”dır. Çünkü:

a) Yolcunun zarara uğramasına, taşımacı ve yardımcıları ile birlikte üçüncü kişiler de neden olmuşlarsa, kusur dağılımı ne olursa olsun, taşımacı, yolculara karşı zararın tamamından sorumludur. (6762/TTK 806 ve 6102/TTK.914; Karayolu Taşıma K..m.7-17; KTK. m.88, BK. m. 50-51 ve 141-142; TBK.61-62, 162-163)

b) Araçtaki bozukluk (teknik arıza) tazminattan indirim nedeni değildir. (KTK.m.86/1, Karayolu Taşıma K. m.18/2)

Geriye bir tek yolcunun kusura katılımı kalmaktadır ki, “kimse kendi kusurundan yararlanamaz” ilkesi gereği, zararın doğumunda yolcu hangi oranda kusurlu ise, tazminatından o oranda indirim yapılacaktır. Bir Yargıtay kararında denildiği gibi, “Tazminatın indirilebilmesi için, olayda zarar görenin kusurunun bulunması gerekir. Zarar görenin kusuru saptanamıyorsa, ödünceden indirim yapılması yasaya aykırıdır.”⁶²

4- Taşımacının sorumluluğunu hafifleten tek nedenin “yolcunun kusura katılımı” olması, yasal bir düzenlemedir

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 18.maddesi 3.fıkrasına göre: “Taşımacı, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapılabilir.”

⁶² Yarg. 4.HD. 11.02.1991, E.1990/2112 K. 1991/899) (Yasa H.D. 1991/3-408, no: 181) - Ayrıca şu kararlar: “Yolcunun kusuru olmamak üzere, taşıyıcının kusuru hangi oranda olursa olsun, taşıyıcı, yolcuya karşı tüm zarardan sorumludur.” (11.HD. 22.06.1995, 4039-5306) – “Taşımacının olayın vukuunda kısmen dahi olsa kusurlu olması, zararın tamamen tazminini gerektirip, taşınan yolcunun müterafik kusuru (kusura katılımı) bulunmadıkça, kısmi kusur hali, taşıyıcının zarardan kusurla orantılı olarak indirimli sorumluluğuna yol açamaz.” (11.HD.25.12.1990, 5114-8438) - “Zarar görenin kusuru yoksa, taşıyıcı kısmen sorumlu da olsa, zararın tamamından sorumludur.” (11.HD. 01.07.1998, 5426-4886)

2918 sayılı KTK.'nın 86.maddesi 2.fıkrasına göre de: “İşleten, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.”

Her iki yasada da tazminattan “indirim” konusunda yargıca takdir yetkisi tanınmış ise de, uygulamada, bilirkişiden görüş alınıp “kusur oranları” belirlenmekte ve zarar görenin kusuru oranında tazminattan indirim yapılmaktadır.

XIII-SORUMLULUĞUN KALDIRILMASI VE HAFİFLETİLMESİ YASAĞI

I- Genel olarak

Taraflar yapacakları anlaşma ile açık veya örtülü olarak borçlunun sorumluluğunu daraltabilirler veya ilerde doğacak bir zarardan sorumlu olmayacağını kararlaştırabilirler. Buna “sorumluluk anlaşması” denilmektedir. Bu tür anlaşmalar, ekonomik yönden güçlü olanın güçsüze, üst durumundakinin ast durumundakine, işverenin işçiye, satıcının alıcıya, borç verenin borç alana tek yanlı olarak kendi yararına belirlediği koşulları kabul ettirmesi biçiminde gerçekleşmektedir.

Uygulamada sorumsuzluk kayıtları, en çok “genel işlem şartları” olarak adlandırılan önceden hazırlanmış basılı belgelerde görülmektedir. Ticaret, sanayi, bankacılık gibi çeşitli alanlarda faaliyet gösteren özel kesim girişimcileri ile ticari nitelikli hizmet veren kamu kuruluşları, önceden tek yanlı olarak düzenlenmiş şartname, genel şartlar, sözleşme şartları gibi değişik biçimlerde adlandırılan “genel işlem şartları”nı ürün ve hizmet sattıkları, kredi verdikleri, işe aldıkları kişilerin önüne koymakta ve âdeta kabule zorlamaktadırlar. Örneklerle açıklarsak, taksitli satış koşullarına ilişkin belgeler, banka kredi sözleşmeleri, garanti belgeleri, sigorta poliçeleri ve sigorta şartları,⁶³ devre mülk ve devre tatil satış sözleşmeleri, ihale şartnameleri, işletme tüzükleri, yetkili satıcılık sözleşmeleri, taşıma sözleşmeleri, arkası yazılı yolcu biletleri gibi belgelere, tek yanlı olarak ve düzenleyen yararına hükümler konulduğu görülmektedir.⁶⁴

Genel işlem şartları olarak adlandırılan bu tür belgelerin işlerlik kazanmasını isteyen kişiler, ya bu şartların içeriği hakkında bir tartışmaya ve pazarlığa girişilmesine izin vermezler ya da karşı taraf bu şartların içeriğini kontrol etmek, sık ve küçük puntolarla sayfalarca yazılmış sözleşme koşullarını baştan sona okumak sıkıntısına katlanmaz; okusa bile anlam ve önemini kavrayamaz. Dahası, küçücük bir yolcu biletinin arkasındaki sorumsuzluk kayıtlarının bile farkında değillerdir. Bakmazlar, okumazlar.⁶⁵

İşte bu tür tek yanlı sözleşmeler karşısında, zayıf ve güçsüz kişileri korumak ve ilerde ortaya çıkacak haksızlıkları önlemek için yasalarla “sorumluluk anlaşmaları”nın hukuka aykırı hükümleri geçersiz kılınmıştır. Bu konuda Borçlar Yasası’ndaki genel hükümlerle yetinilmeyip, ayrıca bazı özel yasalara (daha çok tehlike sorumluluğu ilkesi gereği) kesin yasaklayıcı hükümler konulmuştur.

818 sayılı BK. 99.maddesi 1.fıkrasında hile ve ağır kusur halinde borçlunun sorumlu olmayacağına ilişkin önceden kararlaştırılan şartlar geçersiz sayılmıştır. Bu hüküm emredici nitelikte olduğundan, açılan bir davada yargıç, bu tür sorumsuzluk anlaşmasının geçersizliğini doğrudan dikkate almak durumundadır. Buna karşılık BK.99.maddesinin 2.fıkrasında hafif kusur halinde sorumsuzluk anlaşması büsbütün geçersiz sayılmamış; borçlunun sorumlu olmayacağı konusunda önceden bir anlaşma yapılması sırasında, alacaklı, borçlunun hizmetinde ise veya sorumluluk, hükümetçe bir ayrıcalık (imtiyaz) yoluyla verilen bir sanatın yapılmasından doğuyorsa, yargıca, anlaşmayı geçersiz kılabilme yetkisi tanınmıştır.

6098 sayılı yeni Türk Borçlar Kanunu’nda yargıca böyle bir yetki tanınmamıştır. “Sorumluluk anlaşması” başlıklı 115.maddenin 1.fıkrasında “Borçlunun ağır kusurundan

⁶³ Bu konuda, özellikle, Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Genel Şartları üzerinde durulmalıdır.

⁶⁴ Genel İşlem Şartları hakkında ayrıntılı bilgiler için bakınız: Sermet Akman, Genel İşlem Şartları (Yargı, 1979/Mart, Sayı:35, Sayfa: 13-18) ve Nihat Yavuz, Genel İşlem Şartlarının Tanımı, Yorumu ve Denetlenmesi (Yargıtay Dergisi, 1999/Ekim, Cilt:25, Sayı:4, Sayfa: 570-603)

⁶⁵ Tekinay Borçlar Hukuku, Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop,1993, sf.154-166 ve 878-887 – M.Kemâl Oğuzman/M.Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 2000, sf.21-22 ve 347-349

sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür” denildikten sonra, 2.fikrasında hizmet sözleşmesinden kaynaklanan borç ilişkilerinde ve 3.fikrasında kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülen hizmet, meslek ve sanatın yapılmasından doğan borçlarda, borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşmaların kesin olarak hükümsüz olduğu açıklanmıştır. Taşıma sözleşmesi de bunlardan biridir ve taşımacının hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşmalar kesin olarak hükümsüzdür.

Asıl konumuz olan taşıma işi, Bakanlıkça verilen bir “yetki belgesi” ile yapılabilmektedir. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 3.maddesinde taşımacı, “taşıma yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek ve tüzel kişi” olarak tanımlanmış; Yasa’nın 5.maddesinde taşıma işleri yapacak kişilere ilgili Bakanlıktan “yetki belgesi” alma zorunluluğu getirilmiştir.

Taşımacı, aynı zamanda motorlu araç işleten olarak da 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine uymak ve bu yasa da öngörülen koşullar çerçevesinde faaliyet göstermek zorundadır.

Bu iki yasa hükümlerine göre taşımacı, resmi makamlarca verilen bir izin ve yetkiye dayanarak taşıma işini yapmaktadır. O halde, bir genel hüküm niteliğindeki Borçlar Kanunu 99.maddesi 1.fikrasına göre “önceden, borçlunun (taşımacının) sorumluluktan kurtulacağı konusunda yaptığı her anlaşma” geçersiz olduğu gibi, 99.maddenin 2.fikrasına göre de “borçlunun sorumlu olmayacağı konusunda önceden bir anlaşma yapılması sırasında alacaklı, borçlunun hizmetinde ise veya sorumluluk, hükümetçe bir ayrıcalık (imtiyaz) yoluyla verilen bir sanatın yapılmasından doğuyorsa, yargıç, bu anlaşmayı geçersiz sayabilir.”

Ancak taşıma işinin tehlikeleri ve özellikleri dikkate alınarak, sorumluluğun kaldırılması ve hafifletilmesi konusundaki anlaşmaları değerlendirme yetkisi yargıca bırakılmamış; taşıma işini düzenleyen yasalara kesin yasaklayıcı hükümler konulmuştur. Bunlar 6762 sayılı TTK’nun 765, 766, 1130/2. maddeleri; 6102 sayılı TTK.853, 854,1271.maddeleri; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 111 ile 95 ve 100.maddeleri, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 20.maddesi, Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 125.maddesidir.

Aşağıda “sorumluluğun kaldırılması veya hafifletilmesi yasağına” ilişkin yasalardaki hükümler ayrı ayrı ele alınacaktır.

2- Yasalardaki hükümler

a) 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun sözleşme yasağına ilişkin hükümleri

Yasa’nın 765. ve 766. maddelerinde, taşımacının sorumluluğunu önceden azaltan veya kaldıran anlaşmalar hükümsüz sayılarak sorumluluğun sınırlandırılması yasaklanmıştır. Söz konusu maddeler emredici nitelikte olduğundan, işletme tüzüklerine, genel şartnamelere, tarifelere, biletlerin arkasına veya bunlara benzer belgelere konulan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir.

Özellikle yolcu biletlerinin arkasına veya başka bir yerine “bilet satan firmanın (terminal işletmecisinin) meydana gelecek herhangi bir kazadan sorumlu olmayacağına” veya taşımacının “kaybolan ya da hasarlanan eşyadan sorumlu tutulamayacağına” ilişkin kayıtlar TTK. 766.maddesine göre geçersizdir. Yasaya göre, yolcuya karşı ortaklaşa ve zincirleme sorumluluğu bulunan ve sorumsuzluk savunmaları geçersiz sayılacak kişiler, 2918 sayılı TTK.nun 85.maddesinde “motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bir teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi doğan zarardan ortaklaşa ve zincirleme sorumludurlar” biçiminde tanımlanmışlardır. Buna göre, taşıma faaliyetlerine doğrudan veya dolaylı katılan tüm gerçek ve tüzel kişiler, herhangi bir biçimde sorumsuzluk anlaşması yaparlarsa veya düzenledikleri belgelere “bazı durumlarda sorumlu olmayacaklarına” ilişkin kayıtlar koyarlarsa, bunlar TTK.

765 ve 766.maddelerine göre geçerli olmayacak, zarar gören yolcuya ve eşya sahibine karşı ileri sürülemezdir.

TTK. 763.maddesine göre “taşıma işini geçici olarak üstlenen kişiler” ile Yargıtay kararlarına ve TTK. 784.maddesine göre taşıma işlerini düzenleyen ve aracılık eden “ara taşıyıcılar” ve TTK. 808.maddesindeki “taşıma işleri komisyoncuları” da doğrudan veya dolaylı “taşımacı” ve “işleten” sıfatıyla sorumlu olduklarından, tüm bu kişi ve firmalar ile bunların taşıma işlerinde görevlendirdikleri kişiler (terminal ve ambar görevlileri, bilet satıcıları, sürücüler ve yardımcıları) düzenledikleri belgelere sorumsuzluk kayıtları koyarlarsa, taşıma sırasında herhangi bir biçimde sorumlu olmayacaklarına ya da bazı durumlarda sorumlu olmayacaklarına ilişkin koşullar koyarlarsa, bütün bunlar 765 ve 766.maddelere göre geçerli olmayacaktır.

TTK.nun “sorumluluğun kaldırılmasına ve hafifletilmesine ilişkin şartların hükümsüzlüğü” başlıklı 766.maddesi şöyledir:

“Taşıma akdinde kanunun taşıyıcıya ve hususiyle faaliyetleri devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği mesuliyetlerin önceden hafifletilmesi veya kaldırılması neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür. Bu kayıt ve şartların işletme nizamnamelerine, umumi şartnamelere, tarifelere veya bunlara benzer diğer vesikalara konulmuş olması halinde de hüküm ayındır.”⁶⁶

Yasa'nın 765.maddesinde de aynı yasaklayıcı ve emredici hüküm daha özel bir durum için konulmuş; 764.maddede “Denizde taşıma işleriyle demir ve havayollarıyla taşıma işlerine ve posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır” denildikten sonra, 765'inci maddede:

“Taşıyıcı veya taşıma işleri komisyoncusu üzerine aldığı taşıma işini yukardaki maddede (764.maddede) yazılı hususi hükümlere tabi olan bir müesseseye (denizyolları, demiryolları, havayolları işletmelerinden birine) gördürmüş olduğu takdirde dahi, kanunun kendisine yüklediği mesuliyetin hafifletilmesini veya kaldırılmasını isteyemez” denilmiştir.⁶⁷

TTK.765.maddesini şöyle de yorumlayabiliriz: Yolcu bileti satan firma (terminal) sahibi veya doğrudan doğruya yolcu veya eşya taşımacılığı yapan taşıma şirketi, taşıma işinin tamamını veya bir bölümünü 764.maddede yazılı kuruluşlara yada başka taşımacılara yaptırarsa bile, düzenlediği belgelere sorumsuzluk kayıtları koyamaz; koyarsa bu kayıtlar 765 ve 766.maddelere göre geçersiz olur.

Bu arada TTK 764. maddeyle ilgili şu uyarıda bulunalım: Her ne kadar madde metninde, “Demiryollarıyla taşıma işlerine ilişkin özel hükümlerin saklı olduğundan” söz edilmiş ise de, Demiryolları İdaresi Türk Ticaret Kanunu anlamında “ticari işletme” olduğundan ve taşıdığı yolculara ve eşya sahiplerine karşı “tedbirli bir tacir” gibi hareket etmekle yükümlü olduğundan, TTK 766.maddesine göre “Kanunun taşıyıcıya ve özellikle faaliyetleri Devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği mesuliyetlerin önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartlar”764.maddeye göre saklı tutulan “işletme nizamnamelerinde” dahi bulunsa hükümsüzdür.⁶⁸

⁶⁶ Türk Ticaret Kanunu Tasarısında 766.maddenin karşılığı 854.madde olup, küçük bir değişiklikle “taşıma işleri yüklenicisi” deyimini eklenerek şu biçimi almıştır: “Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri yüklenicisine ve faaliyetleri Devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin işletme tüzüklerine, genel işlem şartlarına, biletlere, tarifelere veya benzer diğer belgelere konulmuş olması halinde de hüküm ayındır” denilmiştir.

⁶⁷ Tasarıda 765.maddenin karşılığı 853.madde olup, ondan önceki 764.maddenin karşılığı olan 852.maddenin yeni şeklinde demiryolu taşıması (bu konuda ayrı bir düzenleme bulunmadığı gerekçesiyle) çıkarıldıktan ve 852.madde “Denizde ve havada taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır” biçimini aldıktan sonra, 853.madde: “Taşıyıcı ve taşıma işleri yüklenicisi, taşıma işini, 852'nci maddede öngörülen özel hükümlere tabi olan bir kuruluşa gördürdükleri takdirde de, Kanunun kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini veya kaldırılmasını isteyemezler; değişik tür araçlar ile taşıma hakkındaki dördüncü kısım hükümleri saklıdır” biçimini almıştır. Maddeye eklenen son cümle ile, Tasarının “Değişik tür araçlarla taşıma” ya ilişkin 902-905 maddeleri arasında uyum sağlanmak istenmiştir.

⁶⁸ Örnek: HGK.25.02.1976, E.1974/11-888, K. 263 (İKİD.1977, Sf.4887 - Yukardaki Dip Notta belirttiğimiz gibi 764.maddenin Tasarıdaki karşılığı olan 852.maddede “demiryolları” yer almamıştır.

b) 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun sözleşme yasağına ilişkin hükümleri

Yasa'nın 853. ve 854. maddelerinde, taşımacının sorumluluğunu önceden azaltan veya kaldıran anlaşmalar hükümsüz sayılarak sorumluluğun sınırlandırılması yasaklanmıştır. Söz konusu maddeler emredici nitelikte olduğundan, işletme tüzüklerine, genel şartnamelere, tarifelere, biletlerin arkasına veya bunlara benzer belgelere konulan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir.

Özellikle yolcu biletlerinin arkasına veya başka bir yerine "bilet satan firmanın (terminal işletmecisinin) meydana gelecek herhangi bir kazadan sorumlu olmayacağına" veya taşımacının "kaybolan ya da hasarlanan eşyadan sorumlu tutulamayacağına" ilişkin kayıtlar 6102 sayılı TTK.854.maddesine göre geçersizdir. Yasaya göre, yolcuya karşı ortaklaşa ve zincirleme sorumluluğu bulunan ve sorumsuzluk savunmaları geçersiz sayılacak kişiler, 2918 sayılı KTK.nun 85.maddesinde "motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bir teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi doğan zarardan ortaklaşa ve zincirleme sorumludurlar" biçiminde tanımlanmışlardır. Buna göre, taşıma faaliyetlerine doğrudan veya dolaylı katılan tüm gerçek ve tüzel kişiler, herhangi bir biçimde sorumsuzluk anlaşması yaparlarsa veya düzenledikleri belgelere "bazı durumlarda sorumlu olmayacaklarına" ilişkin kayıtlar koyarlarsa, bunlar 6102 sayılı TTK. 853 ve 854.maddelerine göre geçerli olmayacak, zarar gören yolcuya ve eşya sahibine karşı ileri sürülemeyecektir.

6102 sayılı TTK. 851.maddesine göre "taşıma işini geçici olarak üstlenen kişiler" ve Yargıtay kararlarına göre taşıma işlerini düzenleyen ve aracılık eden "ara taşıyıcılar" ve TTK. 917.maddesindeki "taşıma işleri komisyoncuları" da doğrudan veya dolaylı "taşımacı" ve "işleten" sıfatıyla sorumlu olduklarından, tüm bu kişi ve firmalar ile bunların taşıma işlerinde görevlendirdikleri kişiler (terminal ve ambar görevlileri, bilet satıcıları, sürücüler ve yardımcıları) düzenledikleri belgelere sorumsuzluk kayıtları koyarlarsa, taşıma sırasında herhangi bir biçimde sorumlu olmayacaklarına ya da bazı durumlarda sorumlu olmayacaklarına ilişkin koşullar koyarlarsa, bütün bunlar 853 ve 854.maddelere göre geçerli olmayacaktır.

6102 sayılı TTK.nun "sorumluluğun kaldırılmasına ve hafifletilmesine ilişkin hükümlerin geçersizliği" başlıklı 854.maddesi şöyledir:

"Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin işletme tüzüklerine, genel işlem şartlarına, biletlere, tarifelere veya benzer diğer belgelere konulmuş olması halinde de hüküm aynıdır."

Yasa'nın 853.maddesinde de aynı yasaklayıcı ve emredici hüküm daha özel bir durum için konulmuş; 852.maddede "Deniz yolu, demir yolu ve hava yoluyla taşıma ve posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır" denildikten sonra, 853. maddesinde:

"Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini 852'nci maddede öngörülen özel hükümlere tabi olan bir kuruluşa gördürdükleri takdirde de, Kanunun kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini veya kaldırılmasını isteyemezler. Değişik tür araçlar ile taşıma hakkındaki Dördüncü Kısım hükümleri saklıdır" denilmiştir.

6102 sayılı TTK. 853.maddesini şöyle de yorumlayabiliriz: Yolcu bileti satan firma (terminal) sahibi veya doğrudan doğruya yolcu veya eşya taşımacılığı yapan taşıma şirketi, taşıma işinin tamamını veya bir bölümünü 852.maddede yazılı kuruluşlara yada başka

taşımacılara yaptırsa bile, düzenlediği belgelere sorumsuzluk kayıtları koyamaz; koyarsa bu kayıtlar 853 ve 854.maddelere göre geçersiz olur.

Bu arada TTK 852. maddeyle ilgili şu uyarıda bulunalım: Her ne kadar madde metninde, “Demiryollarıyla taşıma işlerine ilişkin özel hükümlerin saklı olduğundan” söz edilmiş ise de, Demiryolları İdaresi Türk Ticaret Kanunu anlamında “ticari işletme” olduğundan ve taşıdığı yolculara ve eşya sahiplerine karşı “tedbirli bir tacir” gibi hareket etmekle yükümlü olduğundan, TTK 854.maddesine göre “Kanunun taşıyıcıya ve özellikle faaliyetleri Devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği mesuliyetlerin önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartlar” 852.maddeye göre saklı tutulan “işletme nizamnamelerinde” dahi bulunsa hükümsüzdür.⁶⁹

c) Karayolları Trafik Kanunu’nun sözleşme yasağına ilişkin hükümleri

aa)2918 sayılı KTK.nun 111.maddesi 1.fıkrasına göre: “Bu Kanunla öngörülen hukuki sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir.”

Trafik kazalarında üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı “önceden” sorumsuzluk anlaşması yapılamayacağına, başka bir deyişle, kazaya karışacak aracın işleteni ve sürücüsü ile yoldan geçen yaya önceden bilinip bir ön sözleşme yapılamayacağına göre, bu hüküm, özellikle motorlu araçlarla taşınan kişileri, yani “ **yolcuları**” ekonomik açıdan daha güçlü olan **işletene (taşımacıya) karşı** korumak için konulmuştur. Yasa’nın 85.maddesi 1.fıkrasında “bilet”ten sözedilmesine ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 36.maddesinde, 2918 sayılı Yasa’ya yollamada bulunulmasına göre 111.madde, 6762 sayılıTTK’ nun 766.maddesini (6102 sayılı TTK.854.maddesini) tamamlayıcı ve güçlendirici bir nitelik taşımaktadır.

TTK. 111.maddesi 1.fıkrasının ayrıca, işletenin “ **işveren**” olarak buyruğundaki kişileri de sorumsuzluk anlaşmaları karşısında koruyup kolladığını söyleyebiliriz. Bunlar sürücü ve yardımcıları ile işverenin taşıtlarıyla yolculuk yapan veya görevlerini yaparken işverenin taşıtlarından yararlanan kişilerdir. Bu gibi kişiler, eğer bir trafik kazası geçirirlerse, bu bir “**trafik-iş kazası**” olur. Bu gibi durumlarda işveren, işleten olarak KTK.111/1 ve 6762/TTK.766 ve 6102/TTK.854. maddelerine göre sorumsuzluk anlaşması yapamayacağı gibi, işveren olarak da “iş sözleşmelerine”sorumluluğunu daraltan veya kaldıran hükümler koyarsa, bunlar geçersiz olur. Motorlu araç işletilmesinde görevlendirilen veya görevleri gereği yolculuk yapan kişiler trafik kazası geçirirlerse, işletenin aynı zamanda işveren olarak sorumluluğu “hakların yarışması” çerçevesinde değerlendirilir.

Hatır için taşınanların KTK.111/1.maddesinden yararlanamayacaklarına ilişkin görüşlere katılmıyoruz. Eğer bir motorlu araç işleteni veya sürücü, ücretsiz (hatır için) taşıdığını ileri sürdüğü kişiyle önceden bir sorumsuzluk anlaşması yapmışsa, aralarında mutlaka bir “çıkart ilişkisi” var demektir. Örneğin, bir iş gördürmek için eve veya işyerine götürülen kişiler (inşaat ustası, boya-badanacı, elektrik teknisyeni vb. ile ivedi evdeki hastaya götürülen doktor, hasta bakıcı, pansumancı) hatır için değil, kendilerinden yararlanılmak için taşınmış olurlar.⁷⁰ Bu gibi kişilerle yazılı veya sözlü sorumsuzluk anlaşması yapıldığının ileri sürülmesi yaşamın olağan koşullarına aykırı düşer. Biz daha da ileri giderek diyoruz ki, aynı semtte işyeri olan komşusunu her gün veya ara sıra götürüp getiren araç sahibi dahi, hatır için taşıdığı kişiyle sorumsuzluk anlaşması yapmışsa, bu anlaşma, KTK.m.111/1’e göre geçersiz olur.

⁶⁹ Örnek: HGK.25.02.1976, E.1974/11-888, K. 263 (İKİD.1977, Sf.4887 - Yukardaki Dip Notta belirttiğimiz gibi 764.maddenin Tasarıdaki karşılığı olan 852.maddede “demiryolları” yer almamıştır.

⁷⁰ Bu konuda 19.HD.12.10.1993 gün 11883-6462 sayılı kararında “Hatır taşımacılığının söz konusu olabilmesi için taşıyanın bu taşıma nedeniyle ekonomik bir yarar elde etmemesi gerekir. İnşaatında çalıştırmak üzere götürdüğü ustayı ücretsiz olarak kendi aracıyla taşıyanın ekonomik yararı bulunduğu kuşkusuzdur” denilmiştir. - HGK 27.03.1996 gün 85-214 sayılı kararına göre de “Davalı şirket tarafından düzenlenen toplantıya görevli olarak çağrılan ve bu şirkete gönderilen araca binen davacı, eğer görev nedeniyle taşınmışsa, davalı şirketin hatır taşımacılığı savunması kabul edilmemelidir.” – 4.HD. 11.11.2002 gün 7658-12716 sayılı kararında da “Davacı, içinde bulunduğu aracın malikinin isteği üzerine yeni alınan bu aracın denetimi için bulunmaktadır. Bu nedenle olayda hatır taşımacılığı yoktur. Mahkemece, hatır taşımacılığı kanıtlanmadığı halde, bu yönde indirim yapılmış olması usul ve yasaya aykırı olup bozma nedenidir” denilmiştir.

bb)2918 sayılı Yasa'nın 91 ve sonraki maddelerinde yer alan Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortasını yapmakla yükümlü "**sigortacının sorumluluğu**" yönünden de ayrı bir düzenleme yapılarak, "Tazminatın azaltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran haller" başlıklı 95.maddenin 1.fıkrasında: "Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller zarar görene karşı ileri sürülemez" denilmiştir.

Böylece, sigorta sözleşmelerine, sigortacının sorumluluğunu daraltan veya bazı durumlarda kaldıran tek yanlı koşullar konulması durumunda, bunların zarar gören üçüncü kişilere karşı ileri sürülmesi yasaklanmış; bununla yetinilmeyip, sigorta sözleşmelerine ilişkin kanunlarda, yönetmeliklerde ve sigorta genel şartlarında yer alan tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya azaltılması sonucunu doğuran durumların dahi, zarar görenlerin haklarını etkilemeyeceği; bu tür kısıtlamaların sigortacı ile sigorta ettiren arasındaki ilişkide sözkonusu olacağı ve sigortacıyı zarar görenlere tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtarmayacağı açıklanmıştır. Bu konu ilerde sorumluluk sigortaları bölümünde geniş biçimde ele alınacaktır.⁷¹

cc) Sorumluluğun kaldırılması veya azaltılmasına ilişkin anlaşmaların geçersizliği, yalnız zorunlu sigortalarla sınırlı tutulmamış; Yasa'nın 100.maddesindeki "isteğe bağlı sorumluluk sigortaları" için de aynı yasak konulmuş ve "Bu Kanunun sorumluluğun kaldırılması veya tazminatın azaltılmasına ilişkin 95'inci maddesi, isteğe bağlı (ihtiyari) mali sorumluluk sigortasında da uygulanır" denilmiştir. Bu konuda dahi sigorta bölümünde ayrıntılı açıklamalar yapılacaktır.

d) Karayolu Taşıma Kanunu'nda sözleşme yasağına ilişkin düzenlemeler

aa)4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun "taşımacının sorumluluğu" başlıklı 6.maddesinde ve "Taşımacının yükümlülüğü" başlıklı 7.maddesinde ve sonraki maddelerde doğrudan taşımacının sorumluluğunun kaldırılmasına veya azaltılmasına ilişkin bir hüküm bulunmayıp, bu konu yalnızca "Sorumluluk ve Sigorta" başlıklı bölümde yer almış ve "Tazminatın azaltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran haller" üst başlıklı 20.maddede: "Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller hak sahiplerine karşı ileri sürülemez" denilmiştir.

Burada söz konusu olan sigorta sözleşmesi, 4925 sayılı Yasa ile yeni bir zorunlu sigorta türü olarak uygulamaya sokulan "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası"dır.

bb)4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda, sigortacının sorumluluğuna ilişkin 20.madde dışında, taşımacının sorumluluğunun kaldırılması veya azaltılması sonucunu doğuran anlaşmaların geçersizliğine ilişkin ayrı bir hüküm bulunmamakta ise de, Yasa'nın 36.maddesinde "Bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde, Türk Ticaret Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu ve ilgili mevzuat hükümleri uygulanır" denilmesine göre, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 765-766.maddelerindeki (6102 sayılı TTK.853-854. maddelerindeki) ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 111'inci maddesi ile 95 ve 100.maddelerindeki sorumluluğun kaldırılması veya azaltılmasına ilişkin sözleşme yasakları 4925 sayılı Yasa'ya bağlı taşımalara da uygulanacaktır.

⁷¹ Zorunlu Sorumluluk Sigortalarında, sigortacı, işletenin ve taşımacının sorumluluğunu limite kadar üstlendiğine göre, Yasalarda taşımacı ve işleten hakkındaki "sorumluluğun kaldırılması veya hafifletilmesi yasağına" ilişkin hükümlerin aynen sigortacıya da uygulanması gerekir. Bu nedenle, Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Genel Şartlarının da "sorumluluğu kaldıran veya daraltan" hükümler içermemesi gerekir. Bu konu üzerinde yeterince durulmadığı kanısındayız.

XIV- TAŞIMACININ SORUMLULUKTAN KURTULABİLMESİNİN KOŞULLARI VE KANIT YÜKÜ

1- Karayolu Taşıma Kanunu'nda

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda taşımacıyı "sorumluluktan kurtaran" nedenler, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 86/1.maddesinden aynen alınarak, 18. maddesi 2.fıkrasında: **"Taşımacı, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya hak sahibinin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur"** denilmiştir.

Buna göre, taşımacıyı sorumluluktan kurtaran üç sınırlı neden: a) Zarar görenin tam kusuru, b) Üçüncü kişinin tam kusuru, c) Mücbir sebep'tir.

2- Türk Ticaret Kanunu'nda

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 806. maddesi 2. fıkrası son cümlesinde (6102 sayılı TTK.914.maddesi 2.fıkrası son cümlesinde) **"Taşıyıcı, kazanın kendisine veya yardımcılara yükletilmesi mümkün olan bir kusurdan doğmadığını ispat ettiği takdirde tazminattan kurtulur"** denilmiş ve araçtaki bozukluktan hiç söz edilmemiş ise de, uygulamada, **taşımacıyı sorumluluktan kurtaran nedenler**, 2918 sayılı KTK.86/1 ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu 18/2.maddelerinde olduğu gibi, **zarar görenin veya üçüncü kişilerin tam kusurları ve mücbir sebep** ile sınırlı tutulmuş olup, bu üç neden dışında taşımacının ve işletenin sorumluluktan büsbütün kurtulmalarına olanak tanınmamıştır. Özellikle taşımacının önlem alma ve yüksek özen yükümlülüklerine bağlı işletme kusurları (ek kusurlar), bu arada araçtaki bozukluklar (teknik arızalar), gidilen yolda karşılaşılan umulmayan (beklenmeyen) durumlar, taşımacıyı sorumluluktan kurtaran veya kusursuz yolcunun tazminatından indirimi gerektiren nedenler arasında yer almamıştır.

3- Karayolları Trafik Kanunu'nda

Yolcu taşımayla ilgili 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 36.maddesinde, bu kanunda hüküm bulunmayan durumlarda uygulanacak yasalar arasında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu da yer aldığından, yeri geldikçe söz konusu yasanın hükümlerini de uygulamak gerekecektir. Esasen, 4925 sayılı Yasa'nın 18/2.maddesindeki taşımacıyı sorumluluktan kurtaran nedenler, aynen 2918 sayılı Yasa'nın 86/1.maddesinden alınmış olup, buna göre:

"İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur."

Görüldüğü gibi, yasalardaki hükümlere göre, taşımacının ve işletenin sorumluluktan kurtulabilmeleri üç nedenle sınırlı tutulmuş; başka kurtuluş nedenlerine olanak tanınmamış ve giderek sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar yasaklanmıştır. Taşımacıyı ve işleteni sorumluluktan kurtaran üç neden: 1)Zarar görenin tam kusuru, 2) Üçüncü kişinin tam kusuru, 3)Mücbir sebeptir.

Ancak bu üç nedenin varlığı yeterli olmayıp, taşımacının veya işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için öncelikle şu hususları **"kanıtlaması"** gerekmektedir:

- Kendisinin bir kusuru (sorumluluğu) bulunmadığını,
- Eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin bir kusurları bulunmadığını,
- Araçtaki bozukluğun (teknik arızanın) kazayı etkilememiş olduğunu kanıtlamalıdır.

4- Sorumluluktan kurtulabilmenin koşulları

a) Nedensellik bağının kurulamaması (kesilmesi) koşulu

Hukukta, gerçekleşen zarar ile sorumluluğun bağlandığı olay veya davranış arasındaki neden-sonuç ilişkisine, genel anlamda “nedensellik bağı” denir. Nedensellik bağı, sorumluluğun temel ögesi, baş koşuldur. Bu koşul olmaksızın bir kişinin sorumluluğu düşünülemez. Hukuki sorumlulukta, ister sözleşme dışı sorumluluğa, ister sözleşmeye dayalı sorumluluğa, ister kusur sorumluluğuna, ister sebep sorumluluğuna (kusursuz sorumluluğa) dayansın, nedensellik bağının varlığı mutlaka aranır. Bunlardan sadece sebep sorumluluğunda nedensellik bağı, kusur sorumluluğuna oranla daha fazla önem taşımaktadır. Çünkü burada nedensellik bağı ön plâna geçmekte, sorumluluk kusura değil, belirli bir olay ve tehlike ile gerçekleşen zarar arasındaki “neden-sonuç” bağına dayanmaktadır.⁷²

Nedensellik bağına ilişkin çeşitli kuramlar arasında, Türk Hukukunda “uygun nedensellik bağı” kuramı benimsenmiştir. Eğer gerçekleşen zarar ile sorumluluğun bağlandığı olay veya davranış arasında “neden-sonuç” ilişkisi kurulamıyorsa, olaya karışan ve sorumlu olduğu ileri sürülen kişiler tazminat ödemekten kurtulacaklardır. Buna öğretide ve uygulamada “**nedensellik bağının kesilmesi**” denilmektedir.

Konuyu taşımacı ve işleten yönünden ele alırsak, her ne kadar taşımacı yönünden kusur sorumluluğundan ve motorlu araç işleteni yönünden tehlike sorumluluğundan söz edilmekte ise de, taşımacı aynı zamanda bir motorlu aracın işletilmesine doğrudan veya dolaylı olarak katılan durumunda olduğundan, nedensellik bağının kesilmesini “**tehlike sorumluluğu**” çerçevesinde değerlendirmemiz gerekmektedir. Ayrıca, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 18.maddesi 2.fıkrası, (aynen) 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 86/1.maddesinden alındığına ve gerek Türk Ticaret Kanunu’nda ve gerekse Karayolu Taşıma Kanunu’nda taşıyan yönünden “**işletme tehlikeleri**” başlı başına bir sorumluluk konusu olduğuna göre, “**taşımacının sorumluluğunu ortadan kaldıran**” durumları, başka bir deyişle “**nedensellik bağının kesilmesini**” ağırlıklı olarak “**tehlike sorumluluğu**” çerçevesinde değerlendireceğiz.

Yasalardaki hükümlere göre, “**yolcunun veya üçüncü kişinin ağır kusurunun ya da mücbir sebebin** taşımacının sorumluluğunu bütünüyle ortadan kaldırabilmesi, başka bir deyişle **nedensellik bağının kesilebilmesi için** şu koşulların oluşması gerekmektedir:

- 1) Bir olay (kaza) olmalıdır.
- 2) Bu olaydan yolcu “zarar” görmelidir.
- 3) Zararın doğumundan, taşımacının başta “işletme kusurları” olmak üzere, yasalarda ve yönetmeliklerde yer alan önlem alma ve yüksek özen yükümlülükleri yönünden hiçbir kusuru, savsaması bulunmamalıdır.
- 4) Zarar, taşımacının buyruğu altındaki (başta sürücü ve yardımcıları olmak üzere taşıma işlerinde görevlendirdiği) tüm kişilerin kusuru, savsaması sonucu olmamalıdır.
- 5) Taşımacı, ayrıca, yasa ve yönetmelik gereği taşıdığı yolcuları gözetim altında tutmakla, denetlemekle, yolculuğun kurallarına uymalarını sağlamakla yükümlü olduğundan, yolculardan biri, kusurlu eylemiyle başka bir yolcuyu zarara uğratmış olmamalıdır.
- 6) Araçtaki bozukluk (teknik arıza) kazayı etkilememiş olmalı, yolcu bu yüzden zarar görmemiş bulunmalıdır.

Bütün bu durumların taşımacı tarafından “**kanıtlanması**”ndan sonra, sıra, zararı doğuran olayın incelenmesine gelecek; eğer zarar gören yolcunun veya üçüncü kişinin “tam”kusurlu eylemi saptanabiliyorsa ya da olay mücbir sebepten kaynaklanmışsa, taşımacının sorumluluğu yönünden **nedensellik bağı kesilecek** ve taşımacı tazminat ödemekten kurtulacaktır.

⁷² Prof.Dr.F.Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler,1998/Beta,C.I.,sf.503

b) Taşımacının “kendisinin” kusuru bulunmadığını kanıtlaması koşulu

Taşımacının eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişiler kusursuz olsalar bile, taşımacının **işletme kusurları** (ek kusur) söz konusu ise, mücbir sebep veya yolcunun yada üçüncü kişinin ağır kusuru “nedensellik bağı” kesemeyecek; taşımacı sorumluluktan ve tazminat ödemekten kurtulamayacaktır.

Örneğin, taşıt hızla yol almakta iken binmeye çalışan veya aşağıya atlayan yolcunun kusuru ağır ise de, hareket halindeki aracın kapılarının açık bırakılması veya kolay açılabilmesi işletme kusurları kapsamında (ek kusur) olduğundan taşımacı sorumluluktan kurtulamayacak; ancak yolcunun ağır kusuru tazminattan indirim nedeni olabilecektir.

Mücbir sebep sayılabilecek bir olay sırasında, sürücü ve yardımcılarının yolcuları koruyup kollamada yetersiz kalmaları, kaza sonrası gereken önlemleri almamaları ya da almakta gecikmeleri de mücbir sebepten yararlanmayı ortadan kaldıran ve taşımacıyı sorumlu kılan durumlardır.

Bir başka örnekte, karşı yönden gelen aracın otobüse çarpması sonucu yolcuların ölmesi veya yaralanmaları olayında, üçüncü kişi durumundaki karşı araç sürücüsü yüzde yüz (tam) kusurlu bulunsa bile, temel görevi insan taşımak ve yolcuların can güvenliği için yüksek özen göstermek zorunda olan otobüs sürücüsü deneyimsiz biri ise, kazadan kaçabilecekken bu beceriyi gösterememişse, taşımacı, personel seçmede özen yükümlülüğünü gereği gibi ve Yönetmelikte gösterildiği biçimde yerine getirmemekten dolayı “ek kusurlu” sayılacak, yolcuların zararlarını ödemekle yükümlü bulunacaktır. Bu örnekte de, üçüncü kişinin “ağır kusuru” taşımacının sorumluluğu yönünden “nedensellik bağı” kesmemekte, taşımacı tazminat sorumluluğundan kurtulamamaktadır.

Taşımacının sorumlulukları ve yükümlülükleri, Karayolu Taşıma Kanunu’nda ve buna bağlı Yönetmelikte ayrıntılı olarak açıklanmış olup, bu yükümlülüklerin gereği gibi yerine getirildiği **kanıtlanmadıkça**, mücbir sebep veya yolcunun ya da üçüncü kişinin ağır kusuru onu sorumluluktan kurtaramayacaktır.

c) Taşımacının, eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmadığını kanıtlaması koşulu

6762 sayılı TTK.782 maddesi (6102 sayılı TTK. 879.maddesi) ile KTK. 85/Son maddesine göre, sürücünün ve yardımcı kişilerin kusurlarından “kendi kusuru gibi” sorumlu olan taşımacı, 6762/TTK. 806.maddesi 2.fıkrası son cümlesine (6102 sayılı TTK.914.maddesi 2.fıkrası son cümlesine), KTK. 86/1.maddesine ve Karayolu Taşıma Kanunu 18/2.maddesine göre, kaza ve zararlı sonuç “mücbir sebepten veya zarar görenin ya da üçüncü kişinin ağır kusurundan” kaynaklansa bile, “eylemlerinden sorumlu tutulduğu” sürücünün ve yardımcı kişilerin kusursuz olduklarını **kanıtlamadığı sürece**, sorumluluktan kurtulamaz.

d) Kazanın araçtaki bozukluktan (teknik arızadan) kaynaklanmadığını kanıtlama koşulu

KTK. m.86/1’de ve Karayolu Taşıma Kanunu m.18/2’de kesin biçimde belirtildiği gibi, araçtaki bozukluk (teknik arıza) bir kazaya neden olmuşsa, taşımacı ve işleten bundan **tehlike sorumluluğu** çerçevesinde (tam ve indirimsiz) sorumlu olur. Bu aynı zamanda bir “**işletme kusuru**”dur. Bu nedenle, kazanın ve zararlı sonucun mücbir sebepten, zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır (tam) kusurundan kaynaklandığını ileri süren taşımacı, bu nedenlere dayanarak sorumluluktan kurtulabilmek için, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusursuzluğunu kanıtlamanın yanı sıra, kazanın araçtaki bozukluktan (teknik arızadan) da kaynaklanmadığını **kanıtlamak** zorundadır.

e) Yolcuyu zarara uğratanın, bir başka yolcu olmadığını kanıtlama koşulu

6762 sayılı TTK.798.maddesine (6102 sayılı TTK.906.maddesine göre “Yolcular, taşıyıcılar tarafından iç hizmetleri düzenlemek için konmuş olan kurallara uymakla yükümlüdürler.” Karayolu Taşıma Kanunu’nun 6. maddesi 3. fıkrasına göre de “Yolcular taşımacının güvenlik yönünden almış olduğu önlemlere uymak zorundadırlar.” Ayrıca, Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 26.maddesi 6.fıkrasına göre: “Yolcular, trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, diğer yolcuları rahatsız edecek, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunamazlar. Taşıtın teknik donanımını olumsuz etkileyecek hiçbir elektronik cihazı kullanamazlar.” Gene Yönetmeliğin 22/c maddesinde “taşımacının, yolcu ve eşyasının güvenlik içinde taşınmasından sorumlu olduğu, eşya gönderenler ile yolcuların da taşımacının güvenlik yönünden almış olduğu tedbirlere uymak zorunda oldukları” açıklanmış; Yönetmeliğin 26.maddesi 3.fıkrasında da “Taşımacıya, bir ihbar veya şüphe halinde en yakın resmi güvenlik birimlerinin görevlileri huzurunda eşyayı kontrol ettirebilme” yetkisi tanınmıştır.

Yukarda açıklanan yasalardaki hükümleri ve yönetmeliğe konulan kuralları uygulayacak ve uygulatacak olan taşımacı ve görevlendirdiği yardımcı kişiler olduğuna göre, kurallara uyması sağlanamayan ve herhangi bir biçimde zararlı bir eylemde bulunan yolcunun diğer yolculara verdiği zararlardan taşımacı sorumlu olacaktır. Yargıtay’ın bir kararında: **“Taşımacının taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili önlemleri alması ve özen göstermesi genel bir hukuk kuralıdır. Bu bağlamda taşımacı, taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için kişileri ve eşyalarını denetimden geçirmekle yükümlüdür”** denilmiştir.⁷³

Taşımacı ve görevlendirdiği personel tarafından, yolculuğun başlangıcında ve yolculuk sırasında **otobüse alınan yolcuların** kimliklerinin ve eşyalarının **incelenmesi ve denetlenmesi**, yolcuların üzerlerinde ve eşyaları arasında tabanca, bıçak, patlayıcı madde, eroin ve esrar gibi uyuşturucular bulunup bulunmadığının araştırılması; kuşkulu bir durum varsa yolcunun sorgulanması ve önlem alınması günümüz koşullarında gerekli ve yararlıdır. Çünkü bu gibi durumlarda yolcu zarar görürse, bundan taşımacı sorumlu olacaktır. Her ne kadar TTK.806. maddenin 2. fıkrası son cümlesi (6102 sayılı TTK.914.maddesi 2.fıkrası son cümlesi) ile Karayolu Taşıma Kanunu’nun 18. maddesi 2. fıkrasına göre, taşımacı üçüncü kişinin eyleminden sorumlu tutulamaz ise de, **otobüse yolcu olarak binen her kişi** (taşımacının gözetiminde ve denetiminde olmak gerektiğinden) **üçüncü kişi değildir**. Bu nedenle de, ister ücret ödeyerek, ister kaçak olarak (ücret ödmeden ve görevlilere sezdirmeden) gizlice taşıta binmiş olsun, taşıt içinde “yolcu” sayılan her kişinin (bu kişi terörist, soyguncu, sarhoş,serseri dahi olsa) yolculara vereceği zararlardan taşımacı sorumlu olacaktır.

İşte bu gibi durumlarda taşımacı, kendisinin veya yardımcılarının bir kusuru ve savsaması bulunmadığını **kanıtlamadıkça**, yolcunun zararından sorumlu olacak; zararın oluşumunda sorumluluğu ortadan kaldıran (mücbir sebep gibi) etkenler bulunsa dahi, taşımacı sorumluluktan kurtulamayacaktır.

f) Yolcunun zarar görmesinden, üçüncü kişinin “tam kusurlu” olduğunu kanıtlaması koşulu

4912 sayılı Yasa’nın 18.maddesi 2.fıkrası son cümlesine göre,taşımacı, yolcusunun zarar görmesinin üçüncü kişinin “tam kusuru” sonucu olduğunu kanıtlayabilirse sorumluluktan kurtulur. Burada, üçüncü kişinin yüzde yüz kusurlu olduğunun kanıtlanması yeterli olmayıp, ayrıca taşımacının ek kusuru (işletme kusuru) bulunmamalı ve taşımacı ile yardımcılarının sorumluluğu yönünden “nedensellik bağı” kesilmiş bulunmalıdır. Bunu aşağıda geniş biçimde ele alacağımız için değinmekle yetiniyoruz.

⁷³ Yarg. 4.Hukuk Dairesi 29.01.2003 gün 2002/10635 –2003/904 sayılı kararı. (YKD.2003/5-696)

XV-TAŞIMACIYI SORUMLULUKTAN KURTARAN NEDENLER

1- Yolcunun tam kusurlu olması

Taşımacıyı tümüyle sorumluluktan kurtaran üç nedenden birincisi, zarar görenin (yolcunun) kendi kusurlu davranışıyla “kendisine” zarar vermesi olup, taşımacının sorumluluktan kurtulabilmesi için kusurun, yasalardaki deyimıyla “**ağır kusur**” olması yeterli olmayıp, ayrıca zararlı sonuç ile taşımacının sorumluluğu arasında “**nedensellik bağı**”nın da **kesilmiş bulunması** gerekmektedir. Çünkü, her nekadar 4925 sayılı Yasa’nın 18/2. ve 2918 sayılı Yasa’nın 86/1.maddelerinde “**ağır kusur**” deyimini kullanılmış ise de, her “ağır kusur” taşımacının (işletenin) sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Aradaki nedensellik bağının kesilmesi için, sırf zarar görenin eylemiyle zararlı sonuç oluşmalı, eylem bir “**tam kusur**” niteliği taşımalıdır. Ya da zarar, zarar gören ile üçüncü kişinin ortak kusurlarıyla oluşmalı ve bunların karşısında taşımacıya yüklenebilecek en ufak bir kusur (işletme kusurları dahi) bulunmamalıdır.

Yukarda da belirttiğimiz gibi, trafik kazalarında zarar görenin ağır kusuru (tam kusuru) söz konusu olabilmekte ise de, **yolcunun** ağır kusuru (**tam kusuru**) pek rastlanır durumlardan değildir. Olsa olsa, öğretide tanımlandığı gibi, yolcu, **kasıt ve kasta varan** davranışlarda bulunmuş olmalıdır. Örneğin, yanında yanıcı ve patlayıcı madde olduğu halde otobüse binmiş olup da, bu yüzden bir kazanın meydana gelmesi “ağır kusur-tam kusur” olarak nitelenebilir. Gene de, böyle bir durumda dahi, **taşımacının** yolcunun eşyasını kontrol etmemekten kaynaklanan bir “**ek kusuru**” da düşünülebilir. (Yönetmelik m.26/3)

Somut örnekler ararsak, yolcunun **tam kusurlu** sayılabileceği durumları bulmakta bir hayli zorluk çekeriz. Genellikle yolcuların, nedensellik bağına kesen tam kusurları değil, kusura katılmaları söz konusu olabilir. Ama “tam kusur” pek görülür rastlanır durumlardan değildir. Örneğin, yolcunun araç durmadan inmeye veya binmeye çalışması, “ağır kusur” kabul edilebilir ise de, çoğu kez kazanın oluşunda belli bir oranda kusurlu sayılmasını gerektirebilir. O zaman zarar gören yolcu, taşımacının kusuru oranında tazminat istemek durumunda kalır. Diyelim ki, yolculardan biri ani bir hareketle sürücünün dengesini bozmuş ve kaza bu yüzden meydana gelmiş ise, böyle bir olaydan zarar gören yolcular taşımacıdan tazminat isteyebilirler. Çünkü yolculardan birinin tam kusurlu eylemi, taşımacının sorumluluğu yönünden nedensellik bağına kesmez ve taşımacıyı sorumluluktan kurtarmaz. Somut bir olayda, otobüste yolcu olarak bulunan teröristin çantasındaki bombanın patlaması sonucu bir yolcunun ölümü nedeniyle açılan davada taşımacı tam kusurlu sayılmış; buna ilişkin Yargıtay kararında “Taşımacının taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili gerekli önlemleri alması ve özen göstermesi genel bir hukuk kuralıdır. Bu bağlamda davalı taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için kişileri ve eşyalarını denetimden geçirmekle yükümlüdür.” denilmiştir.⁷⁴

2- Üçüncü kişinin tam kusurlu olması

a) **Üçüncü kişinin tam kusuruyla, taşımacının sorumluluğu yönünden “nedensellik bağı” kesilmiş bulunmalıdır.**

Taşımacıyı tümüyle sorumluluktan kurtaran ikinci neden, **üçüncü kişinin tam kusuruyla** taşımacının sorumluluğu yönünden “**nedensellik bağının kesilmesi**”dir. Üçüncü kişi ile zarar gören (yolcu) birlikte kusurlu olmuşlarsa (kusuru bölüşmüşlerse) ve taşımacıya yüklenebilecek hiçbir kusur ve sorumluluk söz konusu değilse, bu durumda da “nedensellik bağı” kesilir.

Üçüncü kişinin ağır kusurunun taşımacıyı sorumluluktan kurtarması için, taşımacı ile sürücü ve yardımcılarının hiçbir kusurunun bulunmaması gerekir. Örneğin, otobüs ile kamyon çarpışmasında, kamyon sürücüsü tam kusurlu ise, taşımacının sorumluluğu yönünden **nedensellik bağı** kesileceğinden, taşımacı yolcusuna karşı sorumluluktan kurtulur. Ancak bu

⁷⁴ 4.HD.29.01.2003, 2002/10635-2003/904 (YKD. 2003/5-696)

tür bir kazada **taşımacının** motorlu araç işleteni olarak Karayolları Trafik Yasası hükümlerine göre üçüncü kişiye karşı sorumluluğu ile Türk Ticaret Yasası ve Karayolu Taşıma Yasası hükümlerine göre **otobüs içindeki yolcusuna karşı sorumluluğunu farklı değerlendirmek** gerekir.

b) Taşımacının sorumluluktan kurtulabilmesi için, üçüncü kişinin tam kusuru yeterli olmayıp, ayrıca sürücü ve yardımcıların kazalardan kaçınma yeteneği ve hızlı önlem alma becerisi olan, yolcu taşıdığı bilincinde üstün nitelikli kişiler olması gerekir.

Trafik kazalarında bilirkişi olarak görevlendirilen teknik adamlar çoğu kez yalnızca kurallara aykırılık yönünden kusur dağılımı yapmakta ve kazanın oluşundaki nedensellik bağı (neden-sonuç ilişkisini) gözardı etmekte veya bu yönden bir değerlendirme yapmakta yetersiz kalmaktadırlar. Örneğin, kamyon ile otobüs çarpışması örneğinde trafik kurallarına aykırılık yönünden kamyon sürücüsü yüzde yüz tam kusurlu bulunmuş olsa bile, taşımacının hemen sorumluluktan kurtulacağı sonucuna varılmamalıdır. Çünkü bu tür olaylarda **otobüs şoförleri, yolcu taşımanın sorumluluğunu duyarak daha dikkatli davranmak**, sözelimi karşı yönden yalpalanarak gelmekte olan uykusuz ve yorgun kamyon şoförünün bir kazaya neden olabileceğini **önceden kestirme ve sezebilme yeteneğine sahip olmak zorundadırlar**. Gene deneyimli kişilerden seçilmesi gereken **otobüs şoförleri**, arkası-önü sıra kah durarak kah sollayarak gelen bir başka araç sürücüsünün başına dert açabileceğini dikkate alarak yolun en sağına çekilmek, tehlikeden uzaklaşmayı bilmek ve **taşıdığı yükün insan olduğu bilinciyle akla gelebilecek her türlü önlemleri almak, üstün bir beceri göstermek zorundadırlar**. Taşımacılar, üçüncü kişilerin yol açabileceği kazalardan yolcularını korumak için, **otobüs sürücülerini ve yardımcılarını seçmede gerekli özeni ve titizliği göstermeli; deneyimli, ağırbaşlı, soğukkanlı, özel yaşamı düzgün, iyi ahlaklı kişileri görevlendirmelidirler**.

Gene taşımacı, yolcuların can güvenliğini düşünerek, **uykusuz ve yorgun sürücülerini yola çıkarmamalı, uzun yola çift şoför vermeli ve yasalarda öngörülen sürelerden fazla araç kullandırmamalıdır**. Çünkü bilinir ki, yorgun ve uykusuz uzun süre araç kullanan sürücülerin dikkati dağılır, güvenli ve özenli araç sürme yeteneklerini kaybederler, bir kazaya karşı önceden önlem almakta gecikirler. **Kazanın oluşunda üçüncü kişi (karşı araç sürücüsü) tam kusurlu sayılsa bile, eğer, otobüs şoförü kazayı önlemede yetersiz kalmışsa, taşımacı sorumluluktan kurtulamamalıdır**. Yasada denildiği gibi, taşımacının sorumluluktan kurtulabilmesi için “kendisine veya yardımcılara yüklenebilecek” hiçbir kusurunun olmaması gerekir.

Bir başka örnekte, bir kamyonun otobüse çarpması ile meydana gelen ilk kaza üzerine yola inen bir kısım otobüs yolcularına, kaza yapan araçları sollayarak gelen ikinci kamyonun çarpması ve yolculardan birinin ölmesi ve birkaçının da yaralanması olayında, her ne kadar yolculara çarpan kamyon sürücüsü yüzde yüz tam kusurlu ise de, burada **taşımacının önlem alma yükümlülüğü** nedeniyle sorumluluğu ortadan kalkmamaktadır. Çünkü otobüsün şoförü ve yardımcıları otobüsten inen ve yola dağılan yolcuları uyarmalıydı, toplayıp otobüsün içine veya banketin dışına götürmeliydi. Yasa hükmü açıktır : **“Taşıyıcı, yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla yükümlüdür.”** (6762/m.806/1 ve 6102/m.914/1)⁷⁵

⁷⁵ Üçüncü kişinin tam kusurlu olmasına karşın, taşımacının önlem alma ve yolcuları koruyup kollama yükümlülüğü nedeniyle (üçüncü kişiden ayrı olarak) ayrıca sorumlu tutulacağına ilişkin iki karar örneği:

Birincisi: Yargıtay 11.Hukuk Dairesi'nin 4.6.1980 gün 2750-2920 sayılı kararında açıklandığı üzere, kamyon ile otobüs çarpışması sonucu otobüsten inip kazayı seyretmekte olan yolculardan birinin yoldan geçen bir başka kamyonun çarpması sonucu ölümü olayında, yolcuların otobüsten inip yola dağılmasına izin veren ve onları hızla gelip geçen taşıtlardan korumayan otobüs şoförü %20, yol içinde kendini korumayan yolcu %30 ve çarpan kamyon şoförü %50 kusurlu bulunmuşlardır. (G. Eriş,age.,sf.609, no:10).

İkinci karar örneği: 11. HD.nin 23.01.1995 gün 6437-361 sayılı kararına konu olayda yolcu, seyahat sırasında otobüsün durması üzerine inmiş ve karşıdan gelen aracın çarpması sonucu yaralanmıştır. Bu olayla ilgili olarak

Şunu da anımsatalım ki, motorlu araçlarda sürücünün ve trenlerde makinistin ceza davasında aklanmaları veya haklarında takipsizlik kararı verilmesi, taşımacıyı sorumluluktan kurtarmaz. Eğer “işletme kusuru” varsa ve eğer **taşımacı yolcuların can güvenliği için her türlü önlemleri almamışsa**, yolcu taşımada kullandığı araçlar çağın gerektirdiği teknik donanımdan yoksunsa, aracın periyodik bakımları yapılmamışsa ve bu yüzden lastik patlaması, rot çıkması, fren boşalması, direksiyon kilitlenmesi gibi durumlar kazaya neden olmuşsa, olaya üçüncü kişiler de karışmış olsa bile, taşımacı, yolculara karşı yüzde yüz tam kusurlu olur.

c) Çalınma ve gasp olaylarında, motorlu araç işletenlerin sorumluluktan kurtulabilme durumları, yolcu taşımacıları yönünden farklı değerlendirilmek gerekir.

Motorlu araçları çalan veya gaspedenler “üçüncü kişi” durumunda olup, 4925 sayılı Yasa’nın 36.maddesinin yollamasıyla 2918 sayılı KTK’nun 107.maddesi 1.fıkrası 3’üncü cümlesine göre: “İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gaspedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz” ise de, bu hükmü **yolcu taşıma** işini üstlenen motorlu araç işletmecileri yönünden farklı değerlendirmek ve sorumluluktan kurtulma olanaklarını dar tutmak gerekmektedir. Şöyle ki:

Yolcuların zarar görmesine neden olan olay, bir **gasp ve soygun** olayı ise, bunu genellikle, yolculuk sırasında taşıta alınan kişiler yaptıklarından, taşımacının sorumluluktan kurtulması söz konusu olamayacaktır. Çünkü, sürücü ve yardımcılarının yol üzerinden kimliği belirsiz kişileri taşıta almaları tam bir aymazlıktır. Ayrıca, taşıma görevlileri yolcuları taşıta alırken eşyasını ve gerektiğinde üzerlerini aramakla yükümlüdürler. Önceki bölümlerde de belirttiğimiz gibi, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 26.maddesi 3.fıkrasıyla, taşımacıya, bir ihbar veya şüphe halinde en yakın resmi güvenlik birimlerinin görevlileri huzurunda eşyayı kontrol ettirebilme yetkisi tanınmıştır. Bir Yargıtay kararında da belirtildiği üzere “Taşımacının taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili önlemleri alması ve özen göstermesi genel bir hukuk kuralıdır. Bu bağlamda taşımacı, taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için kişileri ve eşyalarını denetimden geçirmekle yükümlüdür.”⁷⁶

Gene önceki bölümlerde belirttiğimiz gibi, taşımacı ve görevlendirdiği personel tarafından, yolculuğun başlangıcında ve yolculuk sırasında otobüse alınan yolcuların kimliklerinin ve eşyalarının incelenmesi ve denetlenmesi, yolcuların üzerlerinde ve eşyaları arasında tabanca, bıçak, patlayıcı madde, eroin ve esrar gibi uyuşturucular bulunup bulunmadığının araştırılması; kuşku bir durum varsa yolcunun sorgulanması ve önlem alınması günümüz koşullarında gerekli ve yararlıdır. Çünkü bu gibi durumlarda yolcu zarar görürse, bundan taşımacı sorumlu olacaktır. Her ne kadar TTK.806. maddenin 2. fıkrası son cümlesi ile Karayolu Taşıma Kanunu’nun 18. maddesi 2. fıkrasına göre, taşımacı üçüncü kişinin eyleminden sorumlu tutulamaz ise de, örneğin otobüse yolcu olarak binen terörist veya soyguncu üçüncü kişi değildir ve böyle birinin yolculara vereceği zarar taşımacıyı sorumlu kılar.

Gasp ve soygun, kimi zaman yolcu taşıyan otobüslerin yol üzerinde silâhlı kişiler tarafından durdurulması biçiminde de gerçekleşmektedir. Bu tür olaylarla daha çok, trafiğin seyrek olduğu tenha yollarda karşılaşmakta ise de, bundan iki yıl kadar önce İstanbul-Ankara karayolunda tanınmış bir firmanın otobüsü durdurularak gasp ve soygun yapılmıştır. Bu gibi durumlarda taşımacının sorumluluktan kurtulması olası mıdır? Bize göre, taşıma görevlilerinin soygunculara karşı silah kullanması söz konusu olamayacağına göre, bu tür olaylar taşımacıyı sorumluluktan kurtaran nedenler arasında yer almak gerekecektir.

Özel Daire, Trafik Kanunu hükümlerinin değil, taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanacağı sonucuna varmıştır. (G. Eriş, sf. 668, no:130)

⁷⁶ Yarg. 4.Hukuk Dairesi 29.01.2003 gün 2002/10635 –2003/904 sayılı kararı. (YKD.2003/5-696)

Yolcu taşıyan otobüsün çalınması, bundan yolcuların zarar görmesi çok uzak bir olasılıktır. Diyelim ki, mola verilen yerde yolculardan bir bölümü lokantada yemek yemekte ve bazıları da otobüs içinde beklemekte iken, kontak anahtarı üzerinde bulunan otobüsün kaçırılması olayında, sorumluluğu hırsıza yüklemek ve taşımacıyı sorumluluktan kurtarmak olası değildir. Çünkü kontak anahtarının üzerinde olması ve mola yerinde otobüs görevlilerinden birinin nöbetçi bırakılmaması görevlilerin kusurlu eylemidir; bu yüzden taşımacı bu tür olaylarda yolcuların uğrayacağı zararlardan sorumludur.

3- Mücbir sebep (Karşı konulamaz doğa olayı)

Taşımacıyı tümüyle sorumluluktan kurtaran üçüncü neden “mücbir sebep”tir. **Mücbir sebep**, öğretide “önceden görülemeyen, sorumlu kişinin işletmesi ve faaliyeti dışında kalan ve karşı koyulamayacak bir şiddette kendini gösteren olağanüstü bir olay olarak tanımlanmıştır.⁷⁷

Bize göre mücbir sebep, kısaca “**önlenmesi olanaksız dış etken**”dir. Yolcu taşıma yönünden daha geniş bir tanımla “Taşımacının/İşletenin etkinlik alanı ve işletme sorumluluğu dışında gerçekleşen önceden kestirilmesi, önlenmesi, öngörülmesi ve karşı konulması olanaksız dış olaylardır.”

Aracın işletilmesiyle zarar arasındaki nedensellik bağına kesen mücbir sebep halleri oldukça azdır. Çoğunlukla mücbir sebep çağrışımı yapan doğal olaylar ve umulmayan haller, aracın işletilmesine bağlı tehlikeler yönünden önceden görülemeyen ve karşı konulamayan nitelikte sayılmazlar. Örneğin, yolun karlı ve buzlu olması, çığ düşmesi, yoğun sis, şiddetli yağmur, toprak kaymalarının ve kaya yuvarlanmalarının sıkça görüldüğü tehlikeli bölgeler, kaplaması bozuk ve zemini kayan yollar, başka araçlardan yola dökülen kaygan maddeler, sabah erken saatte kum yüklü kamyonlardan sızan suların yolu buzlandırması, motorlu taşıt aracıyla yolda giderken hesaba katılması gereken olaylardır ve mücbir sebep sayılmazlar. Sürücünün ani ölümü veya kendini kaybetmesi gibi olaylar da aracın işletilmesine yabancı olan olaylardan değildirler. Bunların hiç biri mücbir sebep sayılamaz.

XVI- KANIT YÜKÜ

1- Genel kural ve yasalardaki hükümler

Yolcunun veya haksahiplerinin taşımacıya karşı açtıkları davalarda, davacılar taşımacının kusurunu kanıtlamak zorunda olmayıp, kanıt yükü taşımacının üzerindedir. Genel kuralın aksine, kanıt yükü burada tersine çevrilmiş; taşımacıya karşı yolcu korunmuştur.

Kanıt yükü konusunda ilgili yasalardaki hükümler şöyledir:

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 806.maddesi 2.fıkrası son cümlesi: “*Taşıyıcı, kazanın kendisine veya yardımcılara yükletilmesi mümkün olan bir kusurdan doğmadığını ispat ettiği takdirde tazminattan kurtulur.*”

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 914.maddesi 2.fıkrası son cümlesi: “*Taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur.*”

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu 18. maddesi 2.fıkrası: “*Taşımacı, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya hak sahibinin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.*”

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 86.maddesi 1.fıkrası: “*İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu*

⁷⁷ H. Tandoğan, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk, 1981, sayfa:247

kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.”

2- Taşımacının kanıtlaması gereken hususlar

Görüldüğü gibi, yasalardaki hükümlere göre, olay ile zarar arasındaki “**nedensellik bağı**” kanıtlayacak olan yolcu veya zarar görenler değil, taşımacı ve işleyenlerdir. Taşımacının “yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırma” yükümlülüğü ve motorlu araç işletenin tehlike sorumluluğu, kanıt yükünün tersine çevrilmesini zorunlu kılmaktadır. Yukardaki bölümlerde belirttiğimiz gibi;

Taşımacının ve işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için, öncelikle:

- Kendilerinin kusuru bulunmadığını,
 - Eylemlerinden sorumlu tutuldukları kişilerin kusurları bulunmadığını,
 - Araçtaki bir bozukluğun (teknik arızanın) kazayı etkilemediğini
- kanıtlamaları** gerekmektedir.

Sorumluluktan kurtulabilmek için bu üç kanıt yeterli olmayıp, ayrıca, kazanın ve zararlı sonucun:

- Zarar görenin tam kusurundan,
 - Üçüncü kişinin tam kusurundan,
 - Mücbir sebepten kaynaklandığını
- Ayrıca **kanıtlama** zorunluluğu bulunmaktadır.

XVII- YOLCU TAŞIMADA ZAMANAŞIMI

1- Türk Ticaret Kanunu’na göre yolcu taşıma davalarında zamanaşımı

Gerek 6762 sayılı Yasa’ya ve gerekse yeni 6102 sayılı Yasa’ya göre “**yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel zarara uğraması** durumunda zamanaşımı **on yıldır.**”

Bu süre, yeni 6102 sayılı Yasa’nın 855.maddesinde çok açık biçimde belirtilmiş; buna karşılık 6762 sayılı Yasa’da açıkça on yıldan sözedilmeyip 767.maddesi 5.fikrasında anlaşılması güç (örtülü) bir biçimde BK.125.maddesine yollamada bulunulmuştur. Bu yüzden süre konusunda zaman zaman mahkemelerin yanlıya düştükleri olmuş; Yargıtay bir çok bozma kararlarında **zamanaşımının on yıl olduğunu** uzun uzun açıklama gereğini duymuştur. Bir Yargıtay kararında denildiği gibi, madde metninin anlaşılabilmesi için 767. maddenin 5. fıkrasını “yorumlamak” gerekmiştir.

Bugün artık, yolcunun zarar görmesi durumunda, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine dayanılarak taşımacıya karşı açılacak davanın zamanaşımının (10) yıl olduğu konusunda kimsenin kuşku kalmamış; yeni 6100 sayılı Yasa’nın 855.maddesinin açık hükmü bu kuşkuyu iyice gidermiştir.

Aşağıda önceki yasa ile yeni yasa hükümleri açıklandıktan sonra, ikisi arasındaki farklar belirtilecektir. Şöyle ki:

a) 6762 sayılı TTK’nun 767.maddesine göre:

“Taşıma ücretlerine ve eşya taşımaya ilişkin davalarda zamanaşımı bir yıldır. Bu bir yıllık süre, eşyanın teslimi ve yolcunun ulaşma tarihinden başlayacaktır.

Ancak, eşya **taşıyıcının hilesi veya ağır kusurundan dolayı** kaybolmuş, eksilmiş, bozulmuş ya da geç teslim edilmişse veya yolcu, taşıyıcının hilesi ya da ağır kusuru yüzünden geç ulaşmışsa, taşımacı, bir yıllık zamanaşımından yararlanamaz.

Meydana gelen bir kaza sonucu **yolcu bedensel zarara uğramış veya ölmüşse** taşımacının sorumluluğuna bu maddedeki zamanaşımı uygulanmaz.”

Yasa'nın açık olmayan bu hükmü, öğretide uzun süre tartışıldıktan ve Yargıtay kararlarında duraksamalar yaşandıktan sonra, "taşımacının hile veya ağır kusurundan kaynaklanan zararlar" ile "yolcuların ölümü veya bedensel zarar görmeleri" durumlarına Borçlar Kanunu'nun 125.maddesindeki **on yıllık** zamanaşımı süresinin uygulanacağı sonucuna varılmıştır.

b) 6102 sayılı yeni TTK'nun 855.maddesine göre:

1.Yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel zarara uğraması durumunda zamanaşımı **on yıl**, diğer zararlar **bir yıldır**.

2.Bu süre, eşya taşınmasında, eşyanın gönderilene teslimi; yolcu taşınmasında, yolcunun varma yerine ulaşma tarihinden başlar. Eşya tamamen telef olmuş veya yolcu gideceği yere ulaşmamış ise, zamanaşımı süresi, eşyanın teslimi ve yolcunun ulaşması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

3.Rücu haklarına ilişkin zamanaşımı, rücu alacaklısının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla; rücu alacaklısına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hallerde ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

4.Gönderen veya gönderilen, taşıyıcıya karşı olan haklarını, bir yıl içinde 18 inci maddenin üçüncü fıkrasına uygun şekilde istemiş olmaları şartıyla, def'i olarak her zaman ileri sürebilirler.

5.Taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalden dolayı;

a) Eşya ziyaa, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse,

b) Yolcu geç ulaşmışsa,

taşıyıcının sorumluluğu **üç yılda** zamanaşımına uğrar.

6.13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunundaki zamanaşımı hükümleri saklıdır."

c) İki yasa arasındaki farklar:

Birinci fark: Yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması ile taşımacının ağır kusuru ve hilesinin söz konusu olduğu durumlarda, 6762 sayılı Yasa'nın 767.maddesi hükmü açık olmadığından, öğretideki yorumlarla ve Yargıtay kararlarıyla açıklık getirildiğini ve Borçlar Kanunu 125.maddesindeki on yıllık zamanaşımı süresinin uygulanacağı sonucuna varıldığını yukarıda belirtmiştik.

Bu kez 6102 sayılı yeni Yasa'nın 855.maddesinde "**yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması durumunda**" açılacak davaların zamanaşımının **on yıldır**" denilerek, önceki yasadaki belirsizlik giderilmiştir.

İkinci fark: Eşyanın kaybolması,hasara uğraması veya geç teslim edilmesi ile yolcunun gideceği yere geç ulaşması durumlarında, önceki yasada taşıyıcının "**hilesi ve ağır kusuru**" aranmışken, yeni yasada "**kastı veya pervasızca davranışı**" sözleri yeğlenmiş; bu gibi durumlarda önceki yasada örtülü olarak BK.125.maddesine yollamada bulunmuşken, yeni yasada zamanaşımının **üç yıl** olması uygun görülmüştür.

2- Karayolu Taşıma Kanunu'na göre yolcu taşımada zamanaşımı

a) 10.07.2003 gün 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun "Sorumluluk ve Sigorta" bölümünde yer alan "zamanaşımı" başlıklı 24.maddesi şöyledir:

Madde 24 - Bu Kanuna göre yapılan sorumluluk sigortası sözleşmelerinden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her halde zarara neden olan olay tarihinden itibaren on yıl sonra zamanaşımına uğrar.

Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğmakta ve 765 sayılı Türk Ceza Kanununda bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörülmekte ise tazminat davasında bu ceza zamanaşımı uygulanır.

4925 sayılı Yasa'nın "zamanaşımına" ilişkin yukardaki maddesi aynen 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 109.maddesinden alınmış olup, bu düzenleme yapılırken 2918 sayılı Yasa'nın 85/Son maddesinin de 4925 sayılı Yasa'nın "taşımacının sorumluluğu"na ilişkin 6.maddesine aktarılması gerekirken, bu önemli husus gözden kaçırılmıştır. Oysa, 4925 sayılı Yasanın 6.maddesine bir fıkra daha eklenip "*Taşımacı, sürücünün ve taşımada görevlendirilen personelin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur*"denilmeliydi. Bu, çok önemlidir. Çünkü 4925 sayılı yasanın zamanaşımına ilişkin 24.maddesinin 2.fıkrasındaki "uzamış ceza zamanaşımı" süresinin taşımacıya uygulanamaması gibi bir durum yaratılmıştır. Bereket versin ki, Yasa'nın 36.maddesinde "*Bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır*"denilmekle, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 782.maddesinden yararlanma olanağı yaratılmıştır. Çünkü 782.maddeye göre "*Taşıyıcının kullandığı kimselerin veya maiyetinde çalışanların kusurları kendi kusuru hükmündedir.*"

b) Öte yandan, 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 879.maddesinde "kusur" yerine "fiil ve ihmal" denildiğinden, taşımacıya uzamış ceza zamanaşımının uygulanmasında duraksamalar olacağı kaygısını taşıyoruz. Neyse ki, 6102 sayılı yeni Yasa'nın zamanaşımına ilişkin 855.maddesinde açıkça "*Yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel zarara uğraması durumunda zamanaşımı on yıldır*" denilmek suretiyle, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun zamanaşımına ilişkin eksik hükmü tamamlanmıştır.

c) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 24.maddesi 2.fıkrasının yollamasıyla, tıpkı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 109/2.maddesinde olduğu gibi, 5237 sayılı Yeni Türk Ceza Kanunu'nun 66'ncı maddesine göre, zamanaşımı, **bir veya birden fazla ölü varsa (15) yıl, bedensel zararlarda (8) yıl**, aynı olayda **hem ölü hem yaralı varsa** hepsi için gene **(15) yıldır**.

d) Görüldüğü gibi, 6762 ve 6102 sayılı Ticaret Yasaları ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki zamanaşımı süreleri farklıdır. Bu farkın giderilmesi ve yasalarda uyum sağlanması gerekmektedir. Bu konuyu aşağıda ele alacağız.

3- Zamanaşımı yönünden, Türk Ticaret Kanunu ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu arasındaki uyumsuzluğun giderilmesi gereği

a) Önceki 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 767.maddesi ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun zamanaşımına ilişkin 24.maddesi arasındaki uyumsuzluk, yeni 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 855.maddesinde de giderilmemiştir. Her ne kadar 4925 sayılı Yasa'nın 36.maddesinde "Bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır"denilmiş ise de, aynı konuyu düzenleyen yasalar arasında birlik ve uyum sağlanması gerektiği ve bunun zorunlu olduğu kanısındayız. Çünkü, bu farklı hükümler uygulamada belirsizlik yaratmaktadır.

b) Öte yandan, gerek önceki 6762 sayılı ve gerekse 6102 sayılı Ticaret Yasalarında "**yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması**" durumunda zamanaşımının **(10) yıl** olduğu açıklanmasına karşılık, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun zamanaşımına ilişkin 24.maddesinde (10) yıllık zamanaşımından hiç söz edilmemiştir. Yasalar arasındaki bu uyumsuzluk mutlaka giderilmelidir.

c) Bize göre 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda şu düzeltmeler yapılmalıdır:

aa)Yasanın “Taşımacının sorumluluğu”başlıklı 6.maddesine bir fıkra eklenerek: “*Taşımacı, sürücünün ve taşımada görevlendirilen personelin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur*” denilmelidir.

bb) Zamanaşımına ilişkin 24.maddesinin 1.fıkrası değiştirilmeli; 6102 sayılı yeni TTK’nun 855.maddesiyle uyumlu hale getirilmeli; ayrıca ve açıkça “*Yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel zarara uğraması durumunda zamanaşımı on yıldır*” eklemesi yapılmalıdır.

d) Bütün bunlar yapıldığında:

aa) 6762 sayılı Yasa’nın 806.maddesine, 6102 sayılı yeni Yasa’nın 914.maddesine ve 4925 sayılı Yasa’nın 6, 7 ve 17’nci maddelerine göre, yolculuğun başlangıcından bitimine kadar araç içinde veya dışında yolcunun başına gelebilecek her türlü olaylardan, teknik arızalardan ve işletme kusurlarından dolayı taşımacının sorumluluğuna (10) yıllık zamanaşımı uygulanacak;

bb)Yukardakilere ek olarak, sürücünün ve yardımcılarının suç sayılır kusurlu eylemleri söz konusu ise, 4925 sayılı Yasa’nın 6.maddesine eklenecek “Taşımacı, sürücünün ve taşımada görevlendirilen personelin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur” fıkrasıyla, taşımacının sorumluluğuna ayrıca uzamış ceza zamanaşımı hükümleri uygulanabilecek; sürelerden hangisi daha uzunsa, yolcu o süreden yararlanacaktır.

XVIII-YOLCU TAŞIMADA ZAMANAŞIMINA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI

Aşağıdaki karar örnekleri, yolcunun bedensel zarara uğraması veya ölümü durumunda, taşımacının sorumluluğuna 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 767/5. maddesinin yollamasıyla BK 125 maddesindeki **(10) yıllık zamanaşımı** süresinin uygulanacağına ilişkin olup, 10.07.2003 tarihinde yürürlüğe giren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun “zamanaşımı” ile ilgili 24.maddesi 2.fıkrasına göre, “suç sayılır” bir eylem söz konusu ise, Türk Ceza Kanunu’ndaki daha uzun **ceza zamanaşımı** süreleri uygulanacağından, eğer, taşıma kazasında bir veya birden fazla yolcu ölmüşse zamanaşımı (15) yıl, bir veya birkaç yaralı varsa (8) yıl, aynı kazada hem ölü ve hem yaralı varsa tümüne uygulanacak zamanaşımı (15) yıl olacaktır.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu’nun 855.maddesine göre de“yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel zarara uğraması durumunda zamanaşımı **on yıl**” olduğundan, aşağıdaki Yargıtay kararları yeni yasaya göre de geçerli ve örnek kararlar olarak kabul olunacaktır.

Yolcuların ölümü veya bedensel zarara uğramaları durumunda, taşıyıcının sorumluluğu TTK.767/5. uyarınca on yıldır.

Taraflar arasındaki uyuşmazlık taşıma hukukundan kaynaklanmıştır. TTK.806. maddesi uyarınca taşıyıcı yolcuları salimen taşımakla yükümlüdür. Meydana gelen kaza sonucu yolcular öldükleri veya cismani zarara uğradıkları takdirde taşıyıcının sorumluluğu TTK.767/5. maddesi uyarınca on yıldır. Bu bakımdan Trafik Kanunundaki zamanaşımı süresinin geçmiş olduğu gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir. Nitekim Yargıtay’ın istikrar kazanmış görüşü de bu doğrultuda olduğundan (HGK.14.6.1978 gün E.977/11-471 K.978/662) davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün davacı yararına bozulması gerekmiştir.

11.HD.29.11.1988, 3824-7230 (Özel belgelik)

Taşıyıcı yolcuları gidecekleri yere sağ salim taşımakla yükümlüdür. Yolcuların kazaya uğramaları durumunda bundan doğacak zararları taşıyıcı öder. Yolculuk

sırasında meydana gelen kaza sonucunda bedensel bir zarar doğduğu takdirde taşıyıcının sorumluluğu 10 yıllık zamanaşımı süresine tabidir.

Davacının davalılara ait otobüste seyahat ederken meydana gelen ve davalı şoförünün yüzde yüz kusuru ile sebebiyet verdiği kaza sonucunda sağ ayağını kaybedecek şekilde bedensel zarara uğramış olduğunda uyuşmazlık bulunmamaktadır. Uyuşmazlık davanın tabi olduğu zamanaşımı süresine ilişkindir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 806. maddesi uyarınca taşıyıcı yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim olarak taşımakla yükümlüdür. Yolcuların kazaya uğramaları durumunda bundan doğacak zararları taşıyıcı tazmin eder. Aynı kanunun 767. maddesinin 5. fıkrası gereğince de yolculuk sırasında meydana gelen kaza sonucunda cismani zarara uğranıldığı takdirde, taşıyıcının sorumluluğu on yıllık zamanaşımına tabi olur. Bu bakımdan Trafik Kanununda yazılı zamanaşımı süresinin geçmiş olduğu gerekçesiyle davanın reddi doğru olmadığından hükmün bozulması gerekmiştir.

11.HD. 03.06.1976, 4058-4278 (Özel belgelik)

TTK.nun 767/5. maddesine göre, bir kaza sonucunda cismani zarara uğrayan kişinin taşıyıcıya karşı açacağı tazminat davası 10 yıllık zamanaşımına tabidir.

Davacı vekili, davalılara ait otobüsün yaptığı trafik kazası sonucu davacının ayağından yaralanarak çalışma gücünü kaybettiğini ileri sürerek maddi ve manevi tazminat davası açmış; ilk açtığı davada fazlaya ilişkin hakkını saklı tuttuğundan ikinci davada bakiye zararını istemiştir.

Davalılar vekili, olay tarihinden itibaren yedi yıl geçtiğini ve davanın zamanaşımına uğramış olduğunu, ilk davanın bu davada istenen meblağ bakımından zamanaşımını kesmeyeceğini, davacının maluliyetini önceki davada öğrendiğini, tazminat miktarı belli olduğu halde bugüne kadar dava etmediğinden zamanaşımı nedeniyle davanın reddi gerektiğini savunmuştur.

Mahkemece, savunmanın kabulü ile davanın zamanaşımından reddine karar verilmiş; hükmü davacı temyiz etmiştir.

TTK.nun 767. maddesinin 5. fıkrası gereğince, meydana gelen bir kaza sonucunda cismani zarara uğrayan bir kimsenin taşıyıcıya karşı açacağı tazminat davası on yıllık zamanaşımına tabidir. Bu durumda işin incelenerek sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, iki yıllık zamanaşımı süresinin geçtiğinden bahisle davanın reddi yolunda hüküm tesisi doğru değildir. Bu nedenlerle davacı vekilinin temyiz itirazları yerinde görülmediğinden hükmün bozulmasına karar verilmiştir.

11.HD. 15.01.1976, 1975/5738-1976/166 (Özel belgelik)

Yolcu taşımada bedensel zarar veya ölüm halinde zamanaşımı 10 yıldır.

Davacı vekili, davacının davalılara ait otobüste yolculuk yaparken diğer davalıya ait kamyonla çarpışması sonucu sol kolunu kaybettiğini, bundan önce de saklı tutulan hak gereğince bakiye tazminatın davalılardan ortaklaşa ve zincirleme tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalılar vekili, cevap dilekçelerinde davacının iki yıllık zamanaşımına tabi olduğunu ve bu sürenin de dolduğunu savunarak davanın reddini istemişlerdir.

Mahkemece, davanın iki yıllık zamanaşımı süresi içinde açılmadığından reddine karar verilmiştir. Kararı davacı vekili temyiz etmiştir.

... Ancak diğer davalılar otobüs sahibi olup davacı ile aralarındaki hukuki ilişki (yolcu taşıma sözleşmesinden) kaynaklanmaktadır. Her ne kadar TTK.nun konu ile ilgili 767/1.maddesinde, taşıma mukavelesinden doğan bütün alacakların 1 yılda zamanaşımına uğrayacağı hükme bağlanmış ise de, aynı maddenin 5.fıkrasında, ağır kusur halinde cismani zarar ve ölüm hallerinde bu hükmün uygulanmayacağı açıklanmış bulunmaktadır. Taşıyıcı olan davalılar yolcuları sağ ve salimen yerlerine ulaştırmakla yükümlüdürler. Önceki dava sebebiyle alınan bilirkişi raporunda ise davalıların sahibi oldukları otobüsün kazanın oluşmasında %60 oranında kusurlu bulunduğu da saptanmıştır. Bu durumda ağır kusur nedeni ile taşıyıcı davalıların sorumluluğu, kökleşmiş Yargıtay içtihatlarına göre 10 yıllık

zamanaşımı süresine tabidir. Dava tarihi ile olay tarihi arasında bu süre dolmamış bulunmasına göre, taşıyıcı sıfatını haiz davalılar hakkındaki fazlaya dair saklı tutulan hak gereğince açılan bu davanın incelenip sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde, zamanaşımına uğradığından bahisle davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir.

Açıklanan nedenlerle davacı vekilinin yerinde görülen temyiz itirazlarının kabulü ile diğer davalılar yönünden hükmün davacı yararına BOZULMASINA karar verilmiştir.

11.HD.28.06.1979, 2813-3468 (Özel belgelik)

Yaralanıp sakat kalan yolcunun açtığı davada zamanaşımı 10 yıldır.

Otobüste yolcu olan davacının, meydana gelen trafik kazası sonucu yaralanıp sakat kaldığı öne sürülerek açılan davada uyuşmazlık, yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanmakta olup BK.nun 125.maddesinde düzenlenen 10 yıllık zamanaşımına tabi olmasına, davanın süresinde açılmış olmasına, davacı hakkındaki ceza davasında Adli Tıp Kurumunca düzenlenen kesin raporda davacının işgöremezlik oranının saptanmış bulunmasına göre, davacı lehine maddi ve manevi tazminata hükmolunması isabetlidir.

11.HD. 13.12.2001, 8006-9833 (YKD.2002/3-394)

Yolcu ve eşya taşıma sözleşmelerinden doğan ödence davaları Karayolları Trafik Yasasının kapsamı dışındadır ve on yıllık genel zamanaşımına bağlıdır. (TTK.765/5, BK.125)

Davacı, davalıya ait otobüste yolcu olarak seyahat ederken, otobüsün duran kamyonu çarpması sonucunda yaralandığı ve beden gücünün %58'ini kaybettiği tartışmasızdır. TTK.nun 806. maddesi gereğince taşıyıcı, yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla ve kazaya uğramaları halinde bundan doğacak zararları ödemekle yükümlüdür.

TTK.nun 767.maddesi uyarınca, taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacaklar bir yıllık zamanaşımına tabi ise de, aynı maddenin 5. fıkrasında yer alan ayırık hükümde, meydana gelen bir kaza sonucunda cismani zarara uğrayan yolcuya karşı taşıyıcının sorumluluğu hakkında bu sürenin uygulanmayacağı açıkça belirtilmiştir. Bundan başka, yolcu taşımada, taşıyıcı ile yolcu arasında taşıma bağıntısının oluştuğu kuşkusuzdur.

Yolcu ve eşya taşıma sözleşmelerinden doğan tazminat davaları, Karayolları Trafik Kanunu'nun kapsamı dışında kalmakta ve TTK.nun taşıma işleri ile ilgili altıncı faslın ikinci kısmında yer alan hükümlere tabi bulunmaktadır. O halde, taşıma bağıntı hakkında zamanaşımı bakımından TTK.767. maddesi uygulanamayacağından ve yasada başka bir zamanaşımı süresi gösterilmediğine göre, aynı kanunun birinci maddesinin yollamada bulunduğu BK.nun 125. maddesinde öngörülen on yıllık genel zamanaşımı süresinin olayda uygulanması gerekir.

11.HD.18.04.1977, 1800-1917 (YKD.1978/8-1331)

Yolcu, trafik kazası sonucu yaralanmış olsa bile, Karayolları Trafik Kanunu hükümleri değil, Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümleri uygulanır. Buna göre zamanaşımı on yıldır.

Mahkemece, davalı şoför Abdullah'ın bu davanın açılmasından önce ölmüş olduğu motorlu taşıt sahibi olan diğer davalı Kadir'e açılan davada uygulanması gereken ve 2918 sayılı Yasanın 109/f.1 maddesinde öngörülen iki yıllık zamanaşımının dolmuş bulunduğu gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Hüküm, davacı vekili tarafından temyiz edilmiştir.

TTK.nun 12/10. maddesi hükmü gereğince taşıma işiyle iştigal etmek ticari işlerdendir. TTK.nun 767/1. maddesi gereğince taşıma işlerinden doğan alacaklar kural olarak bir yıllık zamanaşımına tabi ise de, aynı maddenin 5 inci fıkrasında on yıllık zamanaşımına tabi tutulan istisnai haller gösterilmiştir. Yerleşmiş Yargıtay içtihatları gereğince cismani zarar veya ölüm halinde on yıllık zamanaşımının uygulanması gerekir. Kaldı ki, olayın meydana geliş şekline göre, davalı Kadir'e ait aracı kullanan şoförün ağır kusurlu olduğu da anlaşılmaktadır. TTK.nun 806/2 maddesi gereğince, taşıyıcı kural olarak sorumlu olup bu sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisine veya yardımcılarına (istihdam ettiği kişilere)

yükletilmesi mümkün olan bir kusurdan doğmadığını kanıtlaması gerekir. Olayda ise aksine, davalı taşıyıcının istihdam ettiği kişi durumundaki şoförün %100 kusurlu olduğu anlaşılmaktadır.

Bu durumda mahkemece yapılacak iş, davanın esasına girilerek davacı tarafından tazminat alacağıının hesaplanarak bulunacak miktara hükmetmekten ibaret iken, yazılı şekilde karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir.

11.HD. 12.05.1987, 927-2884 G.Eriş, age., 1996, sf. 203, no:31)

Davalıların taşıyıcı olmaları sebebiyle yolcunun ölümünden doğan tazminat davasının zamanaşımı, TTK.nun 767/5. maddesi yoluyla BK.nun 125. maddesinde öngörülen on yıllık zamanaşımıdır.

Davacıların murisinin davalı limited şirketten aldığı biletle, diğer davalı anonim şirketin işlettiği otobüste seyahat ettiği sırada otobüsün uçuruma yuvarlanması sonucu öldüğü ileri sürülerek maddi ve manevi tazminatın ortaklaşa davalılardan tahsilini istemiştir.

Davalılar vekili, davalı limited şirket otobüs sahibi olmadığından bu şirkete husumet yöneltilemeyeceğini, diğer davalı anonim şirketin işletici olarak kusuru bulunmadığını savunmuştur.

Mahkemece, davacılar yararına maddi ve manevi tazminata hükmedilmiş; karar taraflarca temyiz edilmiştir.

Davalıların taşıyıcı olmaları sebebiyle yolcunun ölümünden doğan tazminat davasının TTK.nun 767/5. maddesi yollamasıyla BK.nun 125. maddesinde öngörülen on yıllık zamanaşımına tabi bulunmasına göre, davalıların temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir.

11.HD.21.12.1989, 7785-7352 (Özel belgelik)

Türk Ticaret Yasası'nın 767/5 inci maddesi ve yerleşmiş Yargıtay kararları gereğince, yolcunun cismani zarara uğraması veya ölmesi halinde zamanaşımı, Borçlar Yasası'nın 125 inci maddesindeki 10 yıllık genel zamanaşımıdır.

Davacılar vekili, davacıların murisinin, davalı yana ait otobüste yolcu iken, davalı araç şoförünün hatalı eylemi sonucunda meydana gelen trafik kazasında öldüğünü, muris ile davalılar arasındaki ilişkinin taşıma sözleşmesinden kaynaklandığını ileri sürerek, fazlaya ilişkin hakları saklı kalmak üzere, maddi ve manevi tazminata karar verilmesini istemiştir.

Davalılar zamanaşımı savunmasında bulunarak tazminat miktarını ve kusur oranını kabul etmediklerini belirterek davanın reddini istemişlerdir.

Mahkemece, olay tarihinden başlayarak Trafik Yasası'ndaki iki yıllık süre içerisinde dava açılmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiş; hükmü davacılar vekili temyiz etmiştir.

Davalılardan S.G. otobüs sahibi, M.B. işletmeci olarak taşıma sözleşmesinden sorumlu olduklarından ve Türk Ticaret Kanunu'nun 767/5 inci maddesi ve yerleşmiş Yargıtay kararları gereğince, yolcunun cismani zarara uğraması veya ölmesi halinde zamanaşımı, Borçlar Yasası'nın 125 inci maddesindeki 10 yıllık genel zamanaşımına tabi tutularak, bu davalıların zamanaşımı defilerinin reddiyle esasa girilip, bunların da diğer davalı ile birlikte ortaklaşa sorumlu tutulmaları gerekirken (BK.m.51), bunlar hakkındaki davanın zamanaşımından reddedilmesi bozmayı gerektirmiştir.

11.HD. 20.01.1986, 1985/6865-1986/102 (Yasa,1986/3-no:128)

Yolcu, taşıma sırasında yaralanmışsa, taşıyıcının sorumluluğu on yıllık zamanaşımına tabidir. (TTK.m.767/5.)

Davacı vekili, davalı Kamil'in malik ve sürücüsü olduğu takside yolcu olarak seyahat ettiği sırada, davalı Ali'nin maliki ve diğer davalı Kadir'in sürücülüğünü yaptığı araç ile çarpışma sonucu meydana gelen kazada davacının sol gözünü kaybettiğini ileri sürerek maddi ve manevi tazminat istemiştir.

Davalı (taksi sahip ve sürücüsü) Kamil, iki yıllık zamanaşımı nedeniyle davanın reddini istemiştir. Davalı Ali, kazaya karışan aracını (kazadan önce) davalı Kadire sattığını, davalı Kadir de iki yıllık zamanaşımının geçtiğini ileri sürerek davanın reddini istemiştir.

Davacı, davalılardan Kamil'in malik ve sürücüsü olduğu taksidede yolcu olarak seyahat ettiği sırada, davalılardan Ali'nin malik ve diğer davalı Kadir'in sürücüsü olduğu araç ile çarpışma sonucu meydana gelen trafik kazasında yaralanmış olup, **davacı ile davalı (taksi sahip ve sürücüsü) Kamil arasındaki taşıma akdi nedeniyle TTK.'nun 767/5.maddesi uyarınca Kamil yönünden açılacak tazminat davası on yıllık zamanaşımına tabidir.**

Davalı Ali yönünden ise, diğer davalı Kadir'e yaptığı harici satışın, noter vasıtası ile satış yapılmaması nedeniyle, sorumluluktan kurtulması mümkün olmayıp, bu davalı hakkındaki davanın husumet yönünden reddi doğru olmamıştır. Davalı Kadir yönünden, bu davalı hem sürücü ve hem de fiilen işletici olarak sorumlu olup, olay nedeniyle ceza davası açıldığı ve Kadir'in TCKT.459/2.maddesi uyarınca mahkûm edilmesine göre, bu davalı hakkında bedensel zarar nedeniyle açılan dava BK.'nun 60/2.madde hükmüne göre beş yıllık zamanaşımına tabidir. Mahkemece, işin esasına girilerek hasil olacak sonuca göre bir karar vermek gerekirken, anılan hususlar gözden kaçırılarak yazılı şekilde hüküm kurulması doğru olmamıştır.

11.HD. 06.12.1993, 1720-8119 (YKD.1994/6-923)

Trafik kazasında yolcunun ölümü halinde, desteğinden yoksun kalan kişiler tarafından taşıyıcılara karşı açılacak tazminat davası TTK.nun 767/5. maddesi uyarınca 10 yıllık zamanaşımına tabi olup, Yargıtay'ın kökleşmiş içtihatları da bu yöndedir.

Davacılar vekili, davacıların yakını ve murisi bulunan Mehmet'in davalı şirkete ait otobüste yolcu olarak seyahat halinde iken geçirdikleri trafik kazası sonucu öldüğünü ileri sürerek, dilekçede belirtilen miktarlarda maddi ve manevi tazminatın davalıdan tahsilini istemiştir.

Davalı vekili cevabında, müvekkili şirketin kazaya neden olan otobüsün maliki bulunduğu için iki yıllık dava açma süresinin geçtiğini ileri sürerek zamanaşımı nedeniyle davanın reddini istemiştir.

Mahkeme, davacıların murisinin taşıma sözleşmesini bilet veren dava dışı V.Turlar Ltd.Şti. ile yaptığı, davalının ise sadece ölen yolcunun içinde bulunduğu otobüsün sahibi olduğu, bu nedenle davanın KTK.'na göre iki yıllık zamanaşımına tabi olduğu, davacıların iki yıllık süre geçtikten sonra dava açtıkları gerekçesiyle davanın reddine karar vermiştir.

Davacıların murisi Mehmet'in, dava dışı V.Turlar Ltd.Şti.'nin verdiği biletle davalı V.Turizm A.Ş.'ne ait otobüste yolcu olarak seyahat halinde iken geçirilen trafik kazası sonucu öldüğü tartışmasızdır. Davacı tarafın daha önce açtığı davada V.Turlar Ltd.Şti., İstanbul 7.Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 1985/24 esas 1987/655 karar sayılı ilâmi ile tazminat ödemeye mahkûm edilmiştir. V.Turlar Ltd.Şti. ile araç sahibi bulunan bu davanın davalısı V.Turizm A.Ş. ortaklaşa taşıyan durumunda olup, taşıma akdi nedeniyle ortaklaşa sorumludurlar.

Diğer yandan, trafik kazasında yolcunun ölümü halinde, desteğinden yoksun kalan kişiler tarafından taşıyıcılara karşı açılacak tazminat davası TTK.nun 767/5. maddesi uyarınca 10 yıllık zamanaşımına tabi olup, Yargıtay'ın kökleşmiş içtihatları da bu yoldadır.

O halde, mahkemece davanın süresinde açıldığının kabulü ile işin esasına girilmesi, davalının sorumluluk durumunun yanında, tazminat miktarının belirlenmesi ve daha önce dava dışı V.Turlar Ltd.Şti hakkında verilen tazminat miktarı da gözetilerek tahsilde tekerrür olmamak üzere bir karar verilmesi gerekir. Eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş ve hükmün bozulması gerekmiştir.

11.HD. 17.09.1991, 1420-4638 (YKD.1992/1-70)

Yolculuk sırasında meydana gelen kaza sonucunda cismani zarara uğranıldığı takdirde, taşıyıcının sorumluluğu on yıllık zamanaşımına tabidir.(TTK.767/5,806)

Özel Dairece "TTK.'nun 806.maddesi uyarınca taşıyıcı yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim olarak taşımakla yükümlüdür. Yolcuların kazaya uğramaları halinde bundan doğacak zararları taşıyıcı tazmin eder. Aynı Kanununun 767. maddesinin 5.fıkrası gereğince de yolculuk sırasında meydana gelen kaza sonucunda yolcu bedensel zarara uğratıldığı takdirde,

taşıyıcının sorumluluğu on yıllık zamanaşımına tabi olur. Bu bakımdan Trafik Kanunu'nun ilgili maddesinde yazılı zamanaşımı süresinin geçtiği düşüncesiyle davanın reddi doğru değildir" gerekçesiyle yerel mahkeme kararı bozularak dosya yerine geri çevrilmekte, yeniden yapılan yargılama sonunda, mahkemece önceki kararda direnilmiştir.

Hukuk Genel Kurulu'nca incelenerek direnmeyi kapsayan son hükmün süresinde temyiz edildiği anlaşıldıktan ve kâğıtlar okunduktan sonra gereği görüldü:

Tarafların karşılıklı iddia ve savunmalarına, dosyadaki kâğıtlara, dayandığı gerektirici nedenlere göre Hukuk Genel Kurulu'nca da benimsenen Özel Daire bozma kararına uyulmak gerekirken, önceki kararda direnilmesi usul ve yasaya aykırıdır. Bu nedenle direnme kararı bozulmalıdır.

HGK.14.06.1978, E. 1977/11-477 K. 1978/662 (Yasa, 1978/7-1249, no:389)

Yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması durumunda, TTK.'nun 767.maddesi 1.fıkrasındaki (1) yıllık zamanaşımı değil, aynı maddenin 5.fıkrasının yollamasıyla, BK.'nun 125.maddesindeki (10) yıllık zamanaşımı uygulanır.

Davalılardan N.Otobüs sahibi olup, ona karşı açılan dava, otobüsteki yolculardan bazılarının kaza sonucu ölmesi ve yaralanması nedeniyledir. Davacıların bu davalı hakkındaki tazminat istemleri, taşıma sözleşmesine dayanmaktadır. Her ne kadar taşıma sözleşmesinden doğan alacaklar TTK.'nun 767.maddesinin 1.fıkrasına göre bir yıllık zamanaşımına tabi ise de, zararın niteliği ve meydana geliş şekline göre bu bir yıllık sürenin bu olaya uygulanması mümkün değildir. Çünkü anılan maddenin 5.fıkrasında yer alan ayrık hükümde, yolcunun meydana gelen bir kaza sonunda bedensel zarara uğraması veya ölmesi halinde, taşıyıcının sorumluluğunun bu maddedeki zamanaşımına tabi olmayacağı hükme bağlanmıştır. Öte yandan, TTK.'nunda bu durumda uygulanacak zamanaşımı süresinin ne olacağı da gösterilmemiştir. O halde bu davalı yönünden uygulanması gereken zamanaşımı süresi, TTK.'nun 5.maddesinin yollama yaptığı BK.'nun 125.maddesindeki zamanaşımı süresidir ki, o da on yıldır. 11.HD.07.03.1980, 1509-1582 (YKD.1981/5-604)

Yolcunun ölümünde, zamanaşımı, TTK. 767/5.maddesine göre on yıldır.

Davacılar vekili, davacıların çocuğunun davalı Mevlüt'e ait ve Davalı Özcan idaresindeki araç ile seyahat ederken aracın devrilmesi sonucu öldüğünü ileri sürerek maddi ve manevi tazminatın olay tarihinden işleyecek faiziyle birlikte davalılardan alınmasını istemiştir.

Davalı Mevlüt zamanaşımı itirazında bulunmuştur.

Mahkemece, toplanan delillere ve bilirkişi raporuna dayanılarak davalı tarafın tamamen kusurlu olduğu gerekçesiyle davanın kabulüne karar vermiş; kararı davalılar temyiz etmişlerdir.

Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına ve davalılardan araç maliki Mevlüt'ün taşıyıcı durumunda olup, olayda davacıların çocuğu öldüğünden TTK.'nun 767/5.maddesi hükmünce on yıllık zamanaşımına tabi bulunmasına ve TTK.'nun 806.maddesi uyarınca taşıyıcı tamamen kusursuz olduğunu ispat etmedikçe zararın tamamından sorumlu bulunduğu davalıların temyiz itirazlarının reddi ile hükmün onanması gerekmiştir. 11.HD.20.10.1992, E.1991/4170 K.1992/10099 (Kazancı Yazılım)

Taraflar arasında yolcu taşıma ilişkisi bulunmasına göre, dava zamanaşımı yönünden KTK. 109.maddesi değil, TTK.767/5.maddesi uyarınca BK. 125.maddesindeki (10) yıllık zamanaşımı uygulanması gerekir.

Davacılar vekili, davalıların sahip oldukları araçların kaza yapması sonucu davalı Çağdaş Medikal Ltd.Şti.'ne ait araçta yolcu olan muris Serkan'ın öldüğünü ileri sürerek destekten yoksunluk ve manevi tazminat istemiştir.

Davalı Çağdaş Medikal Ltd.Şti. ve sürücü Hakan vekili, dava tarihi itibarıyla KTK.'nun 109.maddesindeki iki yıllık zamanaşımı süresinin dolduğunu, olayda davalı aracın sürücüsüne yöneltilen kusur oranı ve istenen tazminat miktarının abartıldığını, hatır taşıması

nedeniyle BK.'nun 44.maddesi gereğince tazminat miktarında indirim yapılması gerektiğini savunarak, davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna göre davanın kabulüne karar verilmiş; kararı davalılar Çağdaş Medikal Ltd.Şti. ve Hakan vekili temyiz etmiştir.

Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve taraflar arasında yolcu taşıma ilişkisi bulunmasına göre, dava zamanaşımı yönünden KTK.'nun 109.maddesine tabi olmayıp, TTK.'nun 767/5.maddesi hükmü uyarınca BK.'nun 125.maddesindeki (10) yıllık zamanaşımı süresine tabi bulunmasına göre, davalılar vekilinin temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir.

11.HD.25.06.2001, 3468-5708 (Kazancı Yazılım)

Davanın EGO Genel Müdürlüğüne taşıyıcı sıfatıyla yöneltilmesi nedeniyle, TTK. 767/5.maddesinin yollamasıyla BK.'nun 125.maddesi uyarınca zamanaşımı (10) yıldır.

Davacı vekili, davalıların sürücü ve işleteni oldukları otobüste yolcu olan davacının yaralandığını, davalı sürücünün yüzde yüz kusurlu olduğunu ileri sürerek tazminat istemiştir.

Davalılar vekili, davanın zamanaşımı nedeniyle reddini istemiştir.

Mahkemece, beş yıllık uzamış zamanaşımı süresinden sonra açıldığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Davada, davalılardan EGO Genel Müdürlüğü'ne taşıyıcı sıfatıyla husumet yöneltmiş olup, olayda davacı da bedensel zarara uğradığına göre, bu davalı bakımından dava TTK.'nun 767/5 inci maddesinin yollamasıyla BK.'nun 125'inci maddesi uyarınca on yıllık zamanaşımına tabidir. Dava konusu olay bakımından (10) yıllık zamanaşımı süresi de dolmadığından, mahkemece, bu davalı vekilinin zamanaşımı definin reddine karar verilerek işin esasına girilmesi gerekirken, anılan husus gözden kaçırılarak, bu davalı bakımından davanın zamanaşımı yönünden reddine karar verilmesi doğru olmamış, hükmün bu nedenle davacı yararına bozulması gerekmiştir.

11.HD.30.11.2004, 2341-11731 (Kazancı Yazılım)

Taşıma sırasında yolcu ölürse, (10) yıllık zamanaşımı süresi uygulanır.

Davacı vekili, davacıların miras bırakanı, davalı bankanın servis aracıyla işe giderken meydana gelen kazada öldüğünü, daha önce açılan asıl ve birleşen davalarda alınan bilirkişi raporlarında davacıların ödenmesi gereken destekten yoksun kalma tazminatlarının istek tutarından yüksek olduğunun belirlendiğini, bu davalarda fazlaya ilişkin hakların saklı tutulduğunu ileri sürerek, hesaplanan tazminat tutarlarının olay tarihinden işleyecek reeskont faiziyle birlikte davalılardan tahsilini istemiş; ıslah dilekçesiyle tazminat tutarlarını artırmıştır.

Davalılar vekilleri, ıslah isteminin zamanaşımı süresi geçtikten sonra yapıldığını savunarak, dava ve ıslah isteminin reddini istemişlerdir.

Mahkemece, toplanan kanıtlar ve benimsenen bilirkişi raporuna göre, ıslah yoluyla istenen miktar yönünden zamanaşımı geçtiği gerekçesiyle ilk davada istenen miktarlar yönünden davanın kabulüne, ıslah yoluyla istemin zamanaşımı nedeniyle reddine karar verilmiştir.

Kararı davacılar vekili temyiz etmiştir.

TTK.'nun 806.maddesi gereğince taşıyıcı yolcuları gidecekleri yere sağ ve salim ulaştırmakla yükümlüdür. Taşıma sırasında kaza sonucu ölüm olursa TTK.'nun 767/5.maddesi gereğince uğranılan zararın giderimi on yıllık zamanaşımı süresine tabi bulunmaktadır. Davacı vekili, ıslah dilekçesi ile dava değerini (10) yıllık zamanaşımı süresi içinde artırmış olup, ıslah yoluyla artırılan miktar yönünden işin esasına girilerek hüküm kurulması gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir.

11.HD.18.11.2002, 11507-10606 (Kazancı Yazılım)

www.TazminatHukuku.com