

UBER, SÜRÜCÜ VE YOLCU ARASINDAKİ HUKUKİ İLİŞKİ VE BU ÇERÇEVEDE UBER'İN VE SÜRÜCÜNÜN, TAŞIMA HİZMETİNİN GEREĞİ GİBİ İFA EDİLEMESİ NEDENİ İLE YOLCUYA KARŞI HUKUKİ SORUMLULUĞU

Arş. Gör. Yeliz YÜCEL*

Öz: Uber, Sürücü ve Yolcu Arasındaki Hukuki İlişki ve Bu Çerçeve de Uber'in ve Sürücünün, Taşıma Hizmetinin Gereği Gibi İfa Edilmemesi Nedeni ile Yolcuya Karşı Hukuki Sorumluluğu" ismini taşıyan bu çalışma üç ana kısımdan oluşmaktadır. İlk kısımda genel olarak Uber uygulaması ele alınmıştır. Ayrıca ilk bölümde, Uber'in faaliyetinin yasal olup olmadığı konusu ile Uber'in vergi ve sigorta politikaları hakkında bilgi verilmiştir. İkinci kısımda ise Uber'in, yolcu ve sürücü karşısındaki hukuki konumu incelenmiş ve bu çerçevede Uber ile yolcu ve Uber ile sürücü arasındaki hukuki ilişkinin niteliği tartışılmıştır. Üçüncü kısımda ise Uber ile sürücünün, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumlulukları incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler : Uber, Sürücü, Yolcu, Sorumluluk, Hukuki İlişki

* Makale gönderim tarihi: 15.04.2019. Makale kabul tarihi: 18.06.2019.

Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku Anabilim Dalı.
(ORCID kimlik no: 0000-0001-5374-9179; yeliz.yucel@bilgi.edu.tr)

LEGAL RELATIONSHIP BETWEEN UBER, DRIVER AND PASSENGER AND IN THIS REGARD, UBER’S AND DRIVER’S LIABILITY TO PASSENGER ARISING FROM NOT PERFORMING TRANSPORT SERVICE PROPERLY

Abstract: This study, that is named as “Legal Relationship Between Uber, Driver and Passenger and In This Regard, Uber’s and Driver’s Liability to Passenger Arising From Not Performing Transport Service Properly”, consists of three main parts. In the first part, Uber application is generally discussed. Also, in the first part, the topic whether Uber’s activity is legal or not and Uber’s tax and insurance policies are explained. In the second part, the legal position of Uber in front of passenger and driver is examined and in this regard, the legal relationship between Uber and passenger and the legal relationship between Uber and driver are discussed. In the third part, liabilities of Uber and driver arising from not performing transport service properly are examined.

Key Words : Uber, Driver, Passenger, Liability, Legal Relationship

GİRİŞ

Bu çalışmada Uber uygulamasını kullanarak yolculuk yapan kişinin, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi sebebi ile kime veya kimlere ve hangi esaslara dayanarak başvurabileceği incelenmiştir. Bu çerçevede ilk olarak Uber ile yolcu ve Uber ile sürücü arasındaki hukuki ilişkinin niteliği ele alınmış ve sürücülerin alt taşıyıcı mı yoksa işçi mi oldukları konusu, yurtdışında verilmiş olan mahkeme kararları da dikkate alınarak tartışılmıştır. Nitekim mahkemelere yansıyan olaylar göstermiştir ki Uber, sürücülerin kendi işçisi olmadığını, bağımsız çalışan olduklarını; sürücüler ise işçi olduklarını iddia etmektedir. Çalışmamızda, özellikle iş hukukundaki bağımlılık unsurundan hareketle bu konuya bir açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca, Uber ile sürücülerin sorumlulukları, özellikle TKHK, TTK ve KTK çerçevesinde tartışılmış olup sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmeleri durumlarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelerde bulunulmuştur.

Belirtmek isteriz ki her ne kadar Uber, Hollanda merkezli bir şirket olsa da ve çıkacak ihtilaflarda esasında yabancılık unsuru bulunmakta ise de çalışmamızda, uygulanacak hukukun Türk hukuku olduğu varsayımından hareket edilmiştir.

I. UBER'E GENEL BAKIŞ

1. Genel Olarak Uber Uygulaması

Uber, akıllı telefonlara yüklenen ve akıllı telefonlardaki GPS yardımı ile sürücülerle yolcuları bir araya getiren bir uygulamadır. Uber'i kullanabilmek için ilk olarak Uber uygulamasının akıllı telefona yüklenmesi, daha sonra Uber'in talep ettiği ad-soyad, e-mail, telefon numarası, kredi kartı bilgileri gibi bazı bilgilerin sisteme girilmesi gerekmektedir. Uber'i kullanarak yolculuk etmek isteyen kişinin, yani yolcunun, talep ettiği ulaşım hizmetine ilişkin bilgileri sisteme girmesi durumunda bu talep yakın mesafede bulunan sürücülere iletilmektedir. Sürücünün talebi kabul etmesi durumunda ise yolcuya, gitmek istediği yere tahmini ulaşma süresi bildirilmektedir. Araç yaklaştığında sistem üzerinden yolcuya bir uyarı gönderilmektedir¹.

Uber'in yolcuya bazı avantajlar sunduğu da görülmektedir. Bu noktada yolcunun araç türü, plaka numarası ve sürücünün adı-soyadı, puanı, fotoğrafı gibi bilgileri edinme imkanına sahip olduğu, sürücüyü beğenmezse talebi iptal edebilme hakkı olduğu, araçta bir eşyasını unuttuğunda sonradan sürücü ile iletişime geçmesinin mümkün olduğu; tahmini varış süresini yolculuğun başında öğrenme, gitmek istediği güzergahı seçme, ödeyeceği ücretin ne kadar olacağını da baştan öğrenebilme imkanının olduğu görülmektedir. Ayrıca nakit ödeme yapılması zorunlu olmayıp sisteme kayıtlı kredi kartı üzerinden ücretin tahsil edilmesi mümkündür. Bu durumda yolcunun kredi kartından otomatik olarak tahsil edilen ücretin Uber'e ait kısmı kesildikten sonra kalan

¹ Uber hakkında detaylı bilgi için bkz: <https://help.uber.com/tr-TR/riders/article/uber-nasil-calisir?nodeId=738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e> (Erişim Tarihi 05.03.2019); BALES, A.Richard/ WOO, Christian Patrick, "The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors?", **Mercer Law Review**, Volume: LXVIII, 2017, s.461 vd; DEMASI, A. Alexander "Uber: Europe's Backseat Driverforthe Sharing Economy", **Creighton International and Comparative Law Journal**, 2016, Volume: VII, Issue: 1, s. 74-75; ROBERTS, Brishen, "The Social Costs of Uber", **University of Chicago Law Review Online**, Volume: LXXXII, Issue:1, 2017, s.86 vd; CRESPO, Yanelys,"Uber v. Regulation: "Ride-Sharing" Creates a Legal Gray Area", **University of Miami Business Law Review**, Volume:XXV, s.,85-86; İNCİ, Eren, "Sarı Taksileri ve Gri Sulardaki Uber", **İktisat ve Toplum Dergisi**, S.90, Nisan 2018, s.36; KAYA, Aydın, "Araç Çevirme Uygulaması Üzerinden Gerçekleştirilen Yolcu Taşıma Faaliyetleri Kapsamında Uber, Yolcu ve Sürücü Arasındaki İlişkinin Hukuki Niteliği", **TBBD**, S.141, 2019, s.297; KAHYA, Yalçın, "Hizmet Sektöründe Yeni İş Uygulamaları", **Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, C.XVI, S.3, Eylül 2018, S.225-226.

kısım sürücüye ödenmektedir. Ulaşımın sağlanmasının ardından yolcu ve sürücü birbirlerine puan vermektedir ve belirli puanın altında kalan yolcu ve sürücülerin sistemden çıkarılma ihtimalleri olduğu için sürücülerin yolculara karşı nazik olmaları da gerekmektedir².

2. Türkiye’de Uber

Uber’in UberX, UberBLACK, UberSUV, UberPOOL, UberSELECT, UberXL, UberTAXI ve UberLUX gibi farklı hizmet seçenekleri bulunmaktadır. UberX profesyonel olmayan sürücüleri yolcularla buluşturan ve Avrupa’da UberPop olarak adlandırılan bir seçenektir³. UberPop İtalya, Hollanda, Fransa, Belçika, Almanya, Bulgaristan, Danimarka ve Macaristan’da yasaklanmıştır⁴. Türkiye’de ise UberPop yerine lisanslı araç sürücüleri ile yolcuları buluşturan UberXL faaliyete sokulmuştur.

Türkiye’de Uber uygulamasını 4 milyona yakın kişinin kullandığı açıklanmıştır⁵. Ülkemizde Uber, UberXL ve Uber TAXI olarak iki şekilde faaliyet göstermektedir. UberXL, D2 belgesine sahip lüks sınıftaki minibüslerle yapılan bir yolcu taşımacılığı türüdür. Burada Uber, sisteme dahil olan araçlardan %20 oranında komisyon bedeli almaktadır. Yolculara dinamik bir fiyatlandırma uygulanmaktadır. Yani günün saati, özel bir gün olup olmaması, hava durumu gibi koşullar fiyatlandırmaya etki etmektedir⁶. UberTAXI’de ise isteyen taksi sürücüleri sisteme dahil olmaktadır. Uber, şu an için taksicilerden komisyon almamaktadır. Yolculara ise resmi taksi ücret tarifeleri uygulanmaktadır⁷.

Çalışmamızın konusu Uber’in Türkiye’de sunduğu hizmet seçeneklerinden olan UberXL olup, konumuz UberTAXI’yi ve Uber’in dünya üzerinde sunduğu diğer hizmetleri kapsamamaktadır.

² BALES/WOO, s.463 vd; DEMASI, s.74; ROBERTS, s.6 vd; KAYA, s.297; İNCİ, s.36; <https://www.star.com.tr/yasam/uber-nedir-nasil-kullanilir-son-dakika-uber-taksi-istanbul-saldirisinda-ne-oldu-haber-1333433/> (Erişim Tarihi 05.03.2019).

³ DEMASI, s. 76; BALES/WOO, s.461; CRESPO, s.86-87; KAYA, s.296.

⁴ DEMASI, s.76 vd; <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-43419887> ; <https://listelist.com/uberin-yasaklandigi-ulkeler/> (Erişim Tarihi 07.03.2019)

⁵ <https://www.sabah.com.tr/teknoloji/2018/10/28/uberin-turkiye-kullanici-sayisi-belli-oldu> (Erişim Tarihi 07.03.2019)

⁶ İNCİ, s.36.

⁷ İNCİ, s.37.

3. Uber Yasal Mıdır?

Uber'in faaliyetinin yasal olup olmadığı tartışmalıdır. Uber, faaliyetinin tamamen yasal olduğunu savunurken, (sarı) taksi şoförleri Uber'in faaliyetini korsan taksicilik olarak nitelendirmektedir. Uber'in faaliyetinin yasal olup olmadığı tartışması esasen idare hukukuna ilişkin bir meseledir ve konumuzu doğrudan ilgilendirmemektedir. Ancak bazı temel noktalara değinmekte yarar vardır.

Uber, UberXL çerçevesinde faaliyette bulunmak isteyen sürücülerden ehliyet, araç ruhsatı gibi temel belgelerin yanında D2 belgesi, yol ve güzergah belgesi, şirket açılış belgesi, araç sigorta belgeleri ve trafik GBT'si talep etmektedir⁸.

D2 belgesi, Karayolları Taşıma Yönetmeliği (KTY)'nin⁹ 6.maddesinin 4.fıkrası uyarınca, "*Otobüsle tarifeli veya tarifersiz yurtiçi yolcu taşımacılığı veya hususi taşımacılık yapacak gerçek ve tüzel kişiler...*"den "*ticari ve tarifersiz olarak yapacaklara*" verilen yetki belgesidir. Anılan yönetmeliğin 4.maddesi uyarınca tarifersiz yolcu taşıma ise, "*Önceden bir taşıma hattı ve taşıma güzergâhı ile bir zaman ve ücret tarifesi belirlenmeksizin; grup yolcu durumuna göre arazi veya mekik sefer düzenlenerek yapılan düzensiz ve grup yolcu taşımaları*" olarak tanımlanmaktadır.

Taksicilik faaliyeti ise taksicilik taşıma ruhsatı ile yapılabilmektedir. Taksi taşımacılığı şehir içinde yapılan tarifeli bir taşımacılık olup yolculuk sonunda belgelendirilmektedir. D2 belgesine sahip araçlar ise taksi taşımacılığı yapamamaktadır. Ancak Uber, taksi taşımacılığı yapar biçimde hizmet vermektedir. Bu sebeple doktrinde Uber'in adeta *gri sulara dolandığı* ifade edilmektedir¹⁰.

Belirtmek gerekir ki KTY'nin 30.maddesinin 4.fıkrasına yapılan ekleme ile D2 yetki belgesi sahiplerinin, taşıtlarını yetki belgesi kapsamı dışında ve/veya yetki belgesi olmayan kişilerin faaliyetleri için kullandırmaları yasaklanmıştır. Bu yasağın ihlali halinde yetki belgesi sahipleri için ağır yaptırımlar öngörülmüştür¹¹. Yapılan bu değişiklik ve UKOME kararları

⁸ <https://www.uber.com/tr/drive/requirements/> (Erişim Tarihi 07.03.2019)

⁹ Resmî Gazete Sayı: 30295

¹⁰ İNCİ, s.37.

¹¹ KTY-m.30/f.4 "*... Bu fıkraya uymayan yetki belgesi sahiplerine 50 uyarma verilir ve ihlalde*

rı çerçevesinde Uber'in taşıma belgeleri iptal edilmiştir¹². Bunun üzerine konu yargıya taşınmış ve İstanbul 11.İdare Mahkemesi yürütmeyi durdurma kararı vermiştir¹³.

İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası ile Birleşik Taksiciler Derneği ise, Uber'e erişimin engellenmesi ve haksız rekabetin tespiti için dava açmıştır. Dava henüz sonuçlanmamış olmamakla beraber, davada tartışılan konulardan biri de Uber'in sunduğu hizmetin taksi taşımacılığı ile ilgili olup olmadığı hususudur. Dosya şu an bilirkişi heyetinde bulunmaktadır¹⁴.

Sonuç olarak diyebiliriz ki Uber mahkeme kararlarına dayanarak hizmet vermeye, polis ise taşıma belgeleri olmadığı için Uber sürücülerine ceza kesmeye devam etmektedir. Mahkemeler ise genellikle, cezaların yürütmesini durdurma kararı vermektedir¹⁵. Kısacası Uber'in yasal olup olmadığı henüz Türk hukuku bakımından netlik kazanmış değildir.

kullanılan taşıt/taşıtlar yetki belgesi eki taşıt belgesinden resen düşülür ve düşüm tarihinden itibaren 6 ay geçmeden yeniden herhangi bir yetki belgesi eki taşıt belgesine eklenemez. Bu fıkra göre, 1 takvim yılı içerisinde düzenlenen uyarılardan ilk tebliğ edilenin, tebliğ edildiği tarihten itibaren 30 gün sonrasında başlamak üzere, toplamda tebliğ tarihine bakılmaksızın beş kez uyarma düzenlenmesi halinde, taşıtın/taşıtların kayıtlı olduğu yetki belgesi iptal edilir. Bu fıkra göre iptal edilen yetki belgesi sahiplerine, 6 ay geçmeden aynı tür yetki belgesi düzenlenmez.”

12 “Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilen D2 Yetki Belgesi ve İBB tarafından verilen Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgesi amacı dışında kullanılarak mobil uygulamalar üzerinden gayri yasal taşımacılık yapıldığı tespit edilmiştir...Amacı dışında taşımacılık yapıldığı tespit edildiğinde; binici İhlal Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgesi iptal edilir ve 6 ay boyunca yeni bir Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgesi düzenlenmez. Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 6 ay süreyle askıya alınır. İkinci ihlal Tüm Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgeleri iptal edilir ve 2 yıl boyunca herhangi bir taşımacılık türünde yeni belge düzenlenmez. Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 2 yıl süreyle askıya alınır. Ayrıca el değiştirmiş olsa dahi, amacı dışında kullanılan taşıtların şase numaraları belirlenerek İBB Toplu Ulaşım E-ruhsat sistemi üzerinden “Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgesi düzenlenemez” ibaresi eklenir ve bu araçlar kara listeye alınır...” Söz konusu UKOME kararı hakkında bkz: <https://www.haberler.com/ukome-uber-hakkındaki-kararini-verdi-10904039-haber/> (Erişim Tarihi 15.03..2019)

13 <https://www.haberturk.com/turizm-tasima-izin-belgesi-iptalinde-yurutmeyi-durdurma-karari-verildi-2032141> (Erişim Tarihi 15.03.2019)

14 <https://www.cnnturk.com/turkiye/taksicilerin-ubere-yonelik-davasi> (Erişim Tarihi 15.03.2019)

15 https://www.ntv.com.tr/video/ekonomi/uber-yasal-mi-yasak-mi,fiec_s99YE6uVWMNV3e_JA (Erişim Tarihi 11.03.2019)

4. Vergi ve Sigorta Meselesi

UberXL genellikle bir turizm şirketine bağlı olan araçlar ile sunulan bir hizmet olduğu için vergiler, ilgili şirket adına kesilen faturalar üzerinden ödenmektedir. Uber, “Uber Turkey Yazılım ve Teknoloji Hizmetleri Limited Şirketi” ticaret unvanı ile İTO’ya kayıtlı olup bu sebeple tahakkuk eden vergilerini de ödemektedir. Problem, kredi kartı ödemelerinin başka ülkelerden yapılması durumunda bunun vergilendirilmesi noktasında çıkmaktadır. Zira bu durumda ülkemiz vergi kaybına uğrayabilmektedir¹⁶. Yine Uber’in kazançları vergilendirilebilse de sürücülerin kazançlarının vergilendirilmesi güçlük arz etmektedir¹⁷.

Buna ek olarak Uber, almış olduğu %20’lik komisyon oranı için önceleri vergi ödemezken, yoğun eleştiriler üzerine Maslak Vergi Dairesi’ne kaydolarak gelir vergisi ödemeye başlamıştır¹⁸. Uber ayrıca, 24.09.2018 tarihinde resmi Twitter hesabından “*iş ortaklarımıza ve yolcularımıza daha iyi bir deneyim sunmak için tüm mevcut UberXL sürücüsü ortaklarımızla birlikte e-Fatura sistemine geçmiş bulunuyoruz. Artık UberXL yolculuklarınız için kolayca e-Fatura alabilirsiniz.*” açıklamasını yapmıştır¹⁹. E-fatura sayesinde taşıma hizmetinden elde edilen kazancın vergilendirilmesi daha kolay olacaktır.

Sigorta hususuna gelecek olursak Uber, sürücülerini işçi olarak istihdam ettiğini kabul etmediğinden sürücülerini SGK’ya bildirmemekte ve bu kişiler için sosyal sigorta primi ödememektedir. Ancak 06.12.2018’den itibaren AXA sigorta çerçevesinde Uber’in sürücüler için ferdi kaza sigortası yaptırmaya başladığı bilinmektedir²⁰. Bunlara ek olarak Uber’in, ABD, Birleşik Krallık, Fransa başta olmak üzere internet sitesinde belirttiği ülkeler bakımından uyguladığı sigorta politikasına da kısaca değinmek gerekmektedir. Uber öncelikle, sürücülerden araç sorumluluk sigortası yaptırmalarını istemektedir. Ancak Uber, belirli şartlar altında ve belirli limitlere kadar, meydana gelen bir kaza sebebi ile gerçekleşen zararlar için sürücülerin, Uber’in

¹⁶ İNCİ, s.38.

¹⁷ KAHYA, s.226.

¹⁸ <https://www.haberturk.com/uber-vergi-vermeye-basladi-2172550> (Erişim Tarihi 12.03.2019).

¹⁹ https://twitter.com/uber_turkiye/status/1044128924517769216 (Erişim Tarihi 15.03.2019).

²⁰ <https://www.uber.com/tr/drive/insurance/> (Erişim Tarihi 11.03.2019); <https://www.dunya.com/sirketler/uber-tum-suruculerini-sigortalatti-haberi-434151>(Erişim Tarihi 11.03.2019).

çalıştığı sigorta şirketlerine başvurabileceğini belirtmektedir. Söz konusu zararların kapsamına bedensel zararların yanında bir mala verilen zararlar da girmektedir. Belirtmek gerekir ki Uber sadece, sürücünün çevrimiçi olması ile yolculuk talebini kabul etmesi arasında gerçekleşen veya yolculuk sırasında (yolculuk talebinin kabul edilmesi ile başlayan ve yolcunun gideceği yere bırakılmasını izleyen 15 dakikanın bitimi ile sona eren süre) gerçekleşen kazalardan doğan sorumluluğu kabul etmektedir. Ancak Uber'in sunduğu sigorta imkanından yararlanılabilmesi için sürücünün sigortasının meydana gelen zararı hiç veya tam olarak karşılamıyor olması gerekmektedir²¹.

II. UBER'İN YOLCU VE SÜRÜCÜ KARŞISINDAKİ HUKUKİ KONUMU

1. Uber ile Yolcu Arasındaki Hukuki İlişki

Uber uygulamasını kullanarak bir yerden bir başka yere gitmek isteyen kişi, yani yolcu, aşağıda daha detaylı ele alınacağı üzere, bir yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olmaktadır. Buradaki problem, bu sözleşmenin karşı tarafının kim olduğunu belirleme noktasında karşımıza çıkmaktadır. Zira Uber, sadece bir yazılım şirketi olduğunu, taşıma hizmeti sunmadığını, yolcular ile sürücülere sadece aracılık hizmeti sunduğunu, taşıma hizmetini sunan kişilerin sürücüler olduğunu, sunulan taşıma hizmetinden kaynaklanan herhangi bir sorumluluğu olmadığını ileri sürmektedir²². Bu durumda yolcu ile kurulan yolcu taşıma sözleşmesinin karşı tarafının Uber mi yoksa sürücü mü olduğu konusunda tereddütler oluşmaktadır.

²¹ <https://help.uber.com/tr-TR/partners/article/insurance-?nodeId=a4afb2ed-75af-4db6-8fdb-dcecfcc3fd7>(Erişim Tarihi 15.03.2019);<https://www.uber.com/blog/updates-to-your-insurance-protection/>(Erişim Tarihi 15.03.2019); <https://www.uber.com/en-GB/drive/insurance/>(Erişim Tarihi 15.03.2019) Ayrıca bkz: CRESPO, s.100 vd. Uber, kazaların kendisine internet üzerinden bildirilmesine olanak tanımaktadır. Bkz: <https://help.uber.com/partners/article/accident-reporting?nodeId=ab1a5837-85ea-4680-9d63-df98e8036804> (Erişim Tarihi 15.03.2019). Uber'in sigorta poliçelerinin çoğu durumda, meydana gelen bir kazadan dolayı uğranılan zararı karşılaması ve sürücülerin işçi mi bağımsız çalışan mı olduğu hususunun netlik kazanmış olmaması sebebi ile ABD'de Uber'e karşı tazminat davası açılmasının yaygın olmadığı yönünde bkz: <https://www.justia.com/car-accidents/types-of-car-accidents/uber-and-lyft-accidents/> (Erişim Tarihi 15.03.2019). ABD'nin Teksas eyaletinde Uber'e karşı açılan bir tazminat davası için bkz: <https://gvilaw.com/wp-content/uploads/2018/05/Martinez-Lawsuit.pdf> (Erişim Tarihi 10.05.2019) Uber'in internet sitesinde belirtilen ülkeler ve sigorta ile ilgili daha detaylı açıklamalar için bkz: <https://www.uber.com/en-GB/drive/insurance/> (Erişim Tarihi 12.04.2019)

²² KAYA, s.300.

Aşağıda, ilk olarak genel hatları ile yolcu taşıma sözleşmelerine değinilecektir ve ardından, yolcu taşıma sözleşmesinde yolcunun karşısında yer alan tarafın Uber mi yoksa sürücü mü olduğu belirlenmeye çalışılacaktır.

A. Genel Olarak Yolcu Taşıma Sözleşmesi

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)²³-m.850/f.3 uyarınca ticari işletme faaliyeti olarak sayılan taşıma işleri, Karayolu Taşıma Kanunu (KYTK)²⁴-m.3'te "*Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi*" olarak tanımlanmıştır.

Taşıma sözleşmeleri ise TTK'da eşya ve yolcu taşımaları olarak iki ana başlık çerçevesinde düzenlenmektedir. Yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümler ise TTK-m.906 ve devamında yer almaktadır. TTK-m.906 ve devamındaki hükümler incelendiğinde yolcu taşıma sözleşmesinin taraflarının yolcu ve taşıyıcı olduğu görülmektedir. Buna karşılık KYTK-m.3 uyarınca yolcu "*Taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişiler*" olarak tanımlanmıştır. Karayolları Trafik Kanunu (KTK)²⁵-m.3'te de benzer yönde bir tanımlama yapılmaktadır. Buradan hareketle, sözleşmeye ismini veren taraf olan *yolcu bir yerden bir başka yere gitmek için taşıyıcı ile sözleşme yapan kişi* olarak tanımlanabilir ve yolcu ancak yaşayan gerçek bir kişi olabilir²⁶. Konumuz bakımından ise bir yerden bir başka yere gitmek için Uber uygulamasını kullanan kişiler yolcu sıfatını taşımaktadır²⁷.

TTK-m.850/f.1'de taşıyıcı, "*taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi*" olarak tanımlanmıştır. KYTK'nda ise taşıyıcı yerine *taşımacı* kavramı kullanılmıştır ve anılan kanunun 3.maddeesinde taşımacı "*taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişi*" olarak

²³ Kanun Numarası : 6102 Kabul Tarihi : 13/1/2011, Yayımlandığı Resmî Gazete : Tarih : 14/2/2011 Sayı : 27846 Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt : 50

²⁴ Kanun Numarası : 4925, Kabul Tarihi : 10/7/2003, Yayımlandığı R.Gazete : Tarih : 19/7/2003 Sayı : 25173

Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt : 42

²⁵ Kanun Numarası : 2918, Kabul Tarihi : 13/10/1983, Yayımlandığı R. Gazete : Tarih : 18/10/1983 Sayı : 18195

Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt : 22 Sayfa : 687

²⁶ ADIGÜZEL, Burak, **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, s.38.

²⁷ KAYA, s.302.

tanımlanmıştır. Bu çalışmada ise TTK'ya uygun olarak taşıyıcı kavramının kullanılması tercih edilmiştir²⁸.

TTK-m.850/f.2'de ise tarafların edimleri düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcı, yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; yolcu ise taşıma ücreti ödemeyi borçlanmaktadır. Taşıma, ücret karşılığı yapılmıyorsa burada hatır taşıması söz konusu olur ve bu tür taşımalar, taşıma sözleşmesi çerçevesinde değerlendirilmez²⁹.

Yolcu taşıma sözleşmesinin TTK'da tanımlanmadığı görülmektedir. Ancak hem taşımanın ve taşıyıcının tanımı hem de tarafların yükledikleri edimlerden hareketle yolcu taşıma sözleşmesi *taşıyıcının yolcuyu bir yerden bir yere götürmeyi, yolcunun ise ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme* olarak tanımlanabilecektir.

B. Taşıyıcının Uber mi Yoksa Sürücü mü Olduğunun Belirlenmesi

Uber, kedisinin sadece aracılık hizmeti sunduğunu ve yolcu taşıma sözleşmesinin sürücü ile yolcu arasında kurulduğunu iddia etmektedir³⁰. Bu iddialar ise yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcı sıfatını Uber'in mi yoksa sürücünün mü taşıdığına belirlenmesini gerektirmektedir.

Öncelikle, Uber'in aracılık faaliyetinde bulunduğunu iddia etmesi, Uber'in simsarlık faaliyetinde bulunup bulunmadığı sorusunu akla getirmektedir. Simsarlık faaliyeti esasında vekaletin bir türüdür³¹ ve nitekim 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK)³²-m.520/f.2'de de simsarlık sözleşmesine kural olarak vekalet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir. Simsarlık faaliyeti TBK-m.520/f.1 uyarınca, taraflar arasında sözleşme kurulmasına imkan sağlamak veya sözleşmenin kurulmasına ara-

²⁸ TTK'da taşıyıcı, KYTK'nda ise taşımacı kavramı kullanılmakla beraber bu iki kavram arasında pratik bir fark bulunmamaktadır. Bu hususta bkz: TOKAT, Hüseyin, "Karayolunda Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdi Sorumluluk", *AÜHF*, S.65 (4), 2016, s.2922.

²⁹ ADIGÜZEL, *Taşıma Hukuku*, s.28

³⁰ <https://help.uber.com/tr-TR/riders/article/uber-nasil-calisir?nodeId=738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e> (Erişim Tarihi 19.03.2019) ; <https://www.uber.com/tr/legal/terms/tr/> (Erişim Tarihi 19.03.2019); KAYA, s.303.

³¹ ARKAN, Sabih, *Ticari İşletme Hukuku*, 18.Baskı, Sözkese Matbaacılık, 2013, s.188; GÜMÜŞ, Mustafa Alper, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, C.II, 3.Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014, s.208.

³² Kanun Numarası : 6098 Kabul Tarihi : 11/1/2011, Yayımlandığı Resmî Gazete : Tarih : 4/2/2011 Sayı: 27836 Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt : 50

cılık etmek olarak tanımlanmıştır. Ancak sözleşmesinin esaslı unsurlarını belirleme yetkisi simsara ait değildir³³. Halbuki yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarının Uber ile yolcu arasında kararlaştırıldığı görülmektedir. Zira yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarından olan taşıma edimini yolcu, gitmek istediği yeri sisteme girip talep oluşturarak; ücret edimini ise yolcunun gitmek istediği toplam mesafeyi göz önüne alarak Uber belirlemektedir. Sürücü ise yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını belirleme noktasında söz sahibi olmayıp Uber'den alacağı ücret karşılığında Uber'in borçlandığı taşıma hizmetini fiilen yerine getirmektedir. Şu halde sürücünün yolcu ile arasında bir taşıma sözleşmesi kurulduğunu söylemek yerinde olmayacaktır³⁴.

Amerika'nın Kaliforniya eyaletinde görülen bir davada da Uber'in taşıyıcı olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği tartışılmıştır. Bu davada Uber, taşıma hizmeti için sadece aracılık faaliyetinde bulunduğunu, taşıyıcı olarak nitelendirilemeyeceğini ileri sürmüştür. Mahkeme ise, Kaliforniya Medeni Kanunu-paragraf 2186'e göre taşıyıcının, *kâr elde etme amacı ile halka açık olarak mal veya kişi taşıma hizmeti veren kişi* olmasından hareketle Uber'in de halka açık olarak ve ücret karşılığında taşıma hizmeti sunduğuna ve bu sebeple taşıyıcı olarak nitelendirilebileceğine karar vermiştir³⁵. Yine, Maryland ve Pensilvanya'da da kamu hizmeti komisyonları tarafından Uber'in taşıyıcı olarak nitelendirildiği görülmektedir³⁶.

Sonuç olarak Uber'in, sunduğu hizmeti aracılık hizmeti olarak nitelendirmesi ve bu çerçevede simsarlık sözleşmesine işaret etmesi, açıklanan gerekçelerle yerinde değildir. Bu çerçevede Uber'in sunduğu hizmeti sadece mobil bir uygulama kapsamında sunulan aracılık hizmeti olarak nitelendirmek gerekir³⁷. Şu halde, mevcut olduğu tartışmasız olan yolcu taşıma sözleşmesinde yolcunun karşısındaki taraf olarak taşıyıcı sıfatını sürücü değil Uber taşımaktadır.

³³ GÜMÜŞ, **Borçlar**, s.207-208.

³⁴ Konu hakkında bkz: KAYA, s.304-305.

³⁵ Jane Doe v. Uber - Case No. 15-cv-04670-SI, s.12 vd. Bkz: <https://ia600204.us.archive.org/2/items/gov.uscourts.cand.291908/gov.uscourts.cand.291908.68.0.pdf> (Erişim Tarihi 20.05.2019)

³⁶ TIOPIANCO, Francis Paolo P. "Regulation: Uber and the Ride-Sharing Industry", **Philippines Law Journal**, Volume: LXXXIX, 2015, s.677.

³⁷ Benzer yönde bkz: İNCİ, s.36.

2. Uber ile Sürücü Arasındaki Hukuki İlişki

A. Genel Bakış

TBK-m.83 uyarınca alacaklının, borcun bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde menfaati yoksa borçlu, borcunu bizzat ifa etmek zorunda olmayıp ifa yardımcılarından yararlanabilmektedir. Nitekim TTK'nın taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümleri incelendiğinde de taşıyıcının, borcunu bizzat ifa etmesinin zorunlu olmadığı, ifa yardımcılarından yararlanabileceği görülmektedir. Şu halde Uber'in yolcu taşıma sözleşmesi ile üstlendiği taşıma borcunu, ifa yardımcıları vasıtasıyla, yani sürücülerden yararlanarak yerine getirmesi mümkündür ve burada herhangi bir tartışma bulunmamaktadır.

Buradaki sorun, Uber ile sürücüler arasındaki hukuki ilişkinin niteliğinin tespiti noktasında kendisini göstermektedir. Zira yukarıda da değinildiği üzere Uber, sürücülerin kendi işçileri değil, bağımsız çalışanlar olduklarını ileri sürmektedir. Ancak, ilerleyen kısımlarda açıklanacağı üzere, sürücülerin de Uber'in işçileri olduklarını ileri sürerek işçilik alacaklarının tahsili için Uber'e karşı dava açtıkları görülmektedir. Bu noktada sürücülerin işçi sıfatını taşıyıp taşımadıklarını belirlemek gerekmektedir.

Belirtmek gerekir ki sürücülerin işçi veya bağımsız çalışan olarak kabul edilmeleri, yolcunun, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi sebebi ile kime veya kimlere ve hangi esaslar uyarınca başvurabileceğini etkileyebileceğinden dolayı, yolcu için oldukça önem arz etmektedir ve bu bakımdan konumuzu doğrudan ilgilendirmektedir. Bu sebeple aşağıda Uber ile sürücüler arasındaki hukuki ilişkinin niteliği ele alınacaktır.

B. Sürücüler İşçi Olarak Mı Yoksa Bağımsız Çalışan Olarak Mı Kabul Edilmelidir?

a. Genel Hatlarıyla Alt Taşıma Sözleşmesi ile İş Sözleşmesi ve İş Sözleşmesinin Ayırıcı Unsuru Olan “Bağımlılık” Unsuru

Uber ile sürücüler arasında alt taşıma sözleşmesi mevcut ise sürücüler alt taşıyıcı sıfatıyla bağımsız çalışan olarak; Uber ile sürücüler arasında iş sözleşmesi mevcut ise sürücüler işçi olarak kabul edilecektir. Bu sebeple ilk olarak alt taşıma sözleşmelerine ve iş sözleşmelerine kısaca değinmek gerekmektedir.

İlk olarak belirtmek gerekir ki alt taşıma sözleşmesi, asıl taşıma sözleş-

mesinden farklı ve bağımsız bir sözleşmedir. Asıl taşıyıcı ile yolcu, yolcu taşıma sözleşmesi yapar; alt taşıma sözleşmesi ise asıl taşıyıcı ve alt taşıyıcı arasında yapılır. Şu halde alt taşıyıcı ve yolcu arasında aslında hukuki bir ilişki mevcut değildir³⁸. Alt taşıma sözleşmesi “*Taşıyıcının, asıl taşıma sözleşmesi ile üstlendiği taşıma işini, kısmen veya tamamen üçüncü kişiye bıraktığı taşıma sözleşmeleri*”³⁹ olarak tanımlanmaktadır. Alt taşıyıcı ise esasında TTK’da yer alan “*fiili taşıyıcı*” kavramı içerisinde yer alan bir alt kavramdır⁴⁰ ve “*asıl taşıyıcının, taşıma işinin tamamı veya bir kısmını daha sonra kendilerine devrettiği kişiler*” olarak tarif edilmektedir⁴¹.

İş sözleşmesi ise 4857 sayılı İş Kanunu (İK)-m.8/f.1’de “*bir tarafın (işçi) bağımlı olarak iş görmeyi, diğer tarafın (işveren) da ücret ödemeyi üstlenmesinden oluşan sözleşme*” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımdan hareketle iş sözleşmesinin iş görme, ücret ödeme ve bağımlılık olmak üzere üç ana unsurdan oluştuğu kabul edilmektedir⁴². İşçi ve işveren kavramları ise İK-m.2/f.1’de tanımlanmıştır. Buna göre işçi “*bir iş sözleşmesine dayanarak çalışan gerçek kişi*”; işveren ise anılan hüküm uyarınca “*işçi çalıştıran gerçek veya tüzel kişiye yahut tüzel kişiliği olmayan kurum ve kuruluş*” olarak tanımlanmaktadır.

³⁸ ADIGÜZEL, **Taşıma Hukuku**, s.35.

³⁹ KAYA, s.311.

⁴⁰ Fiili taşıyıcı, alt taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı olarak iki farklı türe sahiptir. Fiili taşıyıcı “*gönderenle veya yolcu ile taşıma sözleşmesini akdeden akdi taşıyıcının, taşımının bir kısmı ya da tamamı için taşıma işinin icrasını kendi aralarındaki bir sözleşme ya da başka bir sebebe binaen devrettiği, asıl taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişi niteliğindeki taşıyıcı*” olarak tanımlanmaktadır. Bkz: ADIGÜZEL, Burak, “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, **İÜHFİM**, C.LXXI, S.2, 2013, s..6. Detaylı bilgi için bkz: ADIGÜZEL, **Taşıma Hukuku**, s.33 vd; ADIGÜZEL, **Fiili Taşıyıcı**, s.4 vd; ADIGÜZEL, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, 2.Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012, s.134 vd; ERDEM, Ercan, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara, 2013, s.62 vd; YILMAZ, Oğuz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2008, s.7 vd.

⁴¹ ADIGÜZEL, **Taşıma Hukuku**, s.34; ADIGÜZEL, **Fiili Taşıyıcı**, s.6.

⁴² SÜZEK, Sarper, **Bireysel İş Hukuku**, 12.Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2016, s.247 vd; EYRENCİ, Öner/ TAŞKENT, Savaş/ ULUCAN, Devrim, **Bireysel İş Hukuku**, 8.Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2017, s.58 vd; ÇELİK, Nuri/ CANİKLİOĞLU, Nurşen/ CANBOLAT, Talat, **İş Hukuku Dersleri**, 31.Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2018, s.78 vd; SENYEN-KAPLAN, E.Tuncay, **Bireysel İş Hukuku**, 8.Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara, 2017, s.59 vd.

Uber ile sürücüler arasındaki hukuki ilişkinin niteliğini belirleyebilmek için temel hareket noktamız iş sözleşmesinin ana unsurlarından olan ve iş sözleşmesini diğer sözleşmelerden ayırmak için bir ölçüt olarak kullanılan *bağımlılık* unsuru olacaktır. Zira eğer Uber ile sürücü arasında bağımlılık ilişkisi olduğunu kabul edersek Uber sürücülerini işçi olarak; bağımlılık unsuru olmadığını kabul edersek bu durumda sürücülerini alt taşıyıcı olarak kabul etmemiz gerekecektir.

Bağımlılık unsuru, işverenin otoritesi, yönetimi, denetimi ve gözetimi altında ve onun emir ve talimatları ile bağlı olarak iş görmeyi ifade eder. Bu çerçevede işverenin işin nasıl, nerede, ne şekilde, ne zaman görüleceğini belirleme yetkisi bulunmaktadır. Diğer iş görme sözleşmelerinde bir tarafın diğerine verdiği talimatlar sonucun gerçekleştirilmesine yönelik iken iş sözleşmelerinde bu talimatlar esasında süreci organize edici nitelik taşımaktadır. Ayrıca belirtmek gerekir ki teknoloji geliştikçe çağrı üzerine çalışma, kısmi süreli çalışma, uzaktan çalışma gibi yeni istihdam modelleri ortaya çıkmakta, bu çerçevede çalışma saatleri esneklik kazanmakta ve hatta bizzat işçi tarafından belirlenebilmekte, işin görüleceği yer işyeri sınırları dışına çıkmakta ve böylece işverenin işçi üzerindeki yönetim, denetim ve gözetim yetkileri azalmaktadır. Bu durum ise iş sözleşmesindeki klasik bağımlılık unsurunu zayıflatmaktadır. Bu sebeple bağımlılık unsurunun varlığını tespit etmek için *işverenin iş organizasyonuna dahil olma* ölçütü kullanılmaya başlanmıştır. Bu ölçüt uyarınca çalışma süreleri, işin görüleceği yer gibi çalışma koşulları bakımından esnekliğe sahip olan kişilerin de iş sözleşmesi ile çalıştıkları kabul edilebilmektedir. Zira bu ölçüte göre, çerçevesi işveren tarafından çizilen ve işveren tarafından organize edilen bir işin, genel bir şekilde de olsa onun yönetimi altında yapılması, bağımlılık unsurunun varlığını göstermektedir⁴³.

Uber sürücülerini de esnek çalışma saatlerine sahiptir ve hatta çalışacakları zamanları kendileri belirlemektedir. Bunun yanında kendi araçlarını kullandıkları için vergi mükellefi kendileridir ve Uber tarafından SGK kapsamında sigortalanamamaktadırlar. Ancak bu hususların hiçbirisi burada bağımlılık unsuru olmadığını söylemek için yeterli olmaz. Zira Uber sürücülerinin durumu işverenin iş organizasyonuna dahil olma ölçütü çerçeve-

⁴³ Detaylı bilgi için bkz: SÜZEK, s.249 vd; EYRENCİ/ TAŞKENT/ ULUCAN, s.59-60; ÇELİK/ CANIKLIOĞLU/ CANBOLAT, s.79 vd; SENYEN-KAPLAN, s.59-60.

sinde ele alındığında sürücülerin, Uber'in iş organizasyonuna dahil olmak sureti ile taşıma işini gerçekleştirdiklerini söylemek zor olmayacaktır. Şöyle ki, Uber'in sürücüler üzerinde, kullanılan puanlama yöntemi sayesinde bir denetim yetkisi vardır. Buna ek olarak yolcuları sürücülere Uber yönlendirmektedir ve yolcudan alınacak ücreti Uber belirlemektedir. Her ne kadar burada klasik bir mesai anlayışı söz konusu olmasa da ve çalışma saatleri oldukça esnek olsa da sürücülerin belli kurallara uymaları ve kendilerine yönlendirilen işi belli ölçüde kabul etme yükümlülükleri bulunmaktadır⁴⁴. Uber ve sürücü arasındaki ilişkide klasik işçi-işveren ilişkisinden uzaklaşılsa da çağrı üzerine çalışma, kısmi süreli çalışma, uzaktan çalışma gibi Uber sürücülerinin çalışma biçimi de esneklik akımının istihdam modelleri üzerinde yarattığı yeniliklerden biri olarak görülmeli ve burada bağımlılık unsurunun bulunduğu kabul edilmelidir⁴⁵.

b. Çeşitli Ülkelerdeki Yargı Kararları

Uber ile sürücüler arasındaki hukuki ilişkin iş ilişkisi olup olmadığı esasında tüm dünyada tartışmalıdır. Bu hususu ortaya koyabilmek için bu kısımda bazı yabancı mahkeme kararlarına yer verilecektir.

2014 yılında İspanya'nın Barcelona kentinde bir profesyonel taksici şoförler birliği olan Elite Taksi, Uber'in haksız rekabet hükümlerini ihlal ettiğini ve bir taşıma şirketi olması sebebi ile mevzuatın gerektirdiği lisans ve izinleri alması gerektiğini iddia ederek Uber'e karşı dava açmıştır⁴⁶. Yerel mahkeme ise Uber'in faaliyetinin taşımacılık hizmeti mi yoksa bilgi toplumu hizmeti mi⁴⁷ olduğuna dair ön karar vermesi için Avrupa Adalet Divanı'na başvurmuştur⁴⁸. Olayın Avrupa Adalet Divanına taşınması üzerine ise Avru-

⁴⁴ KAYA, s.312 vd.

⁴⁵ Doktrinde bir görüşe göre bağımlılık unsurunun varlığını kabul etmek için sürücülerin Uber'in iş organizasyonuna dahil olduklarının kabulü yeterli değildir. Bkz: KAYA, s.317. Bir başka görüşe göre ise Uber, sürücülerle yolcular arasında aracılık yapmaktadır. Bkz: DEMASI, s.84 vd.

⁴⁶ Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL-p.16 <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5519543> (Erişim Tarihi 20.03.2019)

⁴⁷ 98/34 sayılı AB Direktifi'nin 1(2) hükmüne göre bilgi toplu hizmetleri, *bir hizmet alıcısının talebi üzerine, elektronik yollarla ve ücret karşılığında mesafeli olarak sunulan hizmet olarak tanımlanmaktadır*. Bkz: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1998L0034:20070101:EN:PDF> (Erişim Tarihi 20.03.2019)

⁴⁸ Case C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL - p.18

pa Adalet Divanı, otel ve uçak rezervasyonu için oluşturulan platformlardan yola çıkarak sonuca varmıştır. Şöyle ki Divan, aracılık hizmeti ile uçuş ve otelcilik hizmetlerinin birbirinden bağımsız olduğunu, zira tacirlerin faaliyetlerini ayrı ayrı sürdürdüğünü belirtmiştir⁴⁹ ve Divan'a göre Uber sürücülerinin durumunun aksine, hem oteller hem de havayolları şirketleri, herhangi bir aracı platformdan tamamen bağımsız çalışan ve bu tür platformların hizmetlerini pazarlamanın birçok yoluna sahip olan teşebbüslerdir. Ayrıca, fiyatlar başta olmak üzere hizmetin verilme koşullarını belirleyenler, rezervasyon platformları değil oteller ve havayolları şirketlerinin kendileridir. Uber'in sürücülere yaptığıın aksine, rezervasyon platformlarına faaliyete erişimle ilgili önceden herhangi bir kontrol de uygulanmamaktadır⁵⁰. Eğer aracılık hizmetinin bağımsızlığına ilişkin bu koşullar sağlanabilirse aracılık hizmeti ayrı ve bağımsız bir faaliyet olarak kabul edilebilir; ancak elektronik yolla sunulan hizmetin sağlayıcısı aynı zamanda diğer hizmetin sağlanma koşulları üzerinde belirleyici bir etkiye sahipse iki hizmet ayrılmaz bir parça oluşturur⁵¹. Sonuç olarak Divan, Uber tarafından sunulan hizmetin, bir akıllı telefon uygulaması üzerinden sunulan, profesyonel olmayan bir sürücü ile yolcu arasında bağlantı kurmaktan oluşan bir aracılık hizmetinden daha fazlası olduğuna kanaat getirmiş ve bu aracılık hizmetinin sağlayıcısının (Uber'in), özellikle yazılım araçları aracılığıyla erişilebilir kıldığı ve şehir içi bir yolculuk yapmak isteyen kişiler yararına genel faaliyetlerini organize ettiği kentsel ulaşım hizmetlerini eşzamanlı olarak sunduğunu belirtmiştir. Bu nedenle aracılık hizmetinin, ana bileşeni taşıma hizmeti olan genel hizmetin ayrılmaz bir parçasını oluşturduğunu belirten Divan, bu hizmetin “bilgi toplumu hizmeti” olarak değil, “ulaşım alanında hizmet” olarak sınıflandırılması gerektiğini ifade etmiştir⁵².

Fransa ise 2014 yılında Uber'in taşımacılık faaliyetini yasaklama kararı almıştır. Olayın Avrupa Adalet Divanı önüne gelmesi üzerine Divan, yukarıda bahsedilen İspanya kararına atıfta bulunmuş ve Fransa'da sunulan hizmetin de İspanya'da sunulan hizmetle özdeş olduğuna değinmiştir⁵³.

49 Case C 434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL - p.34

50 Case C 434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL - p.59

51 Case C 434/15 Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL - p.35

52 <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf> (Erişim Tarihi 20.03.2019)

53 <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2018-04/cp180039en.pdf> (Erişim Tarihi 20.03.2019)

Doğu Pennsylvania Bölge Mahkemesi'nin önüne gelen bir davada ise Uber'in limuzin sürücüleri, Uber'in fazla mesai ve asgari ücrete ilişkin FLSA (Fair Labor Standards Act) hükümlerini ihlal ettiğini ileri sürmüştür. Söz konusu kararda Uber'in limuzin sürücülerinin Uber'in işçileri mi yoksa bağımsız çalışanlar mı olduğu tartışılmıştır. Dava sonucunda, FLSA uyarınca işverenin işçiye ücret ödemesi gerektiği halde, sürücülerin müşterilerden para alarak gelir elde ettikleri, Uber'in sürücüler üzerinde işveren olmaya yetecek derecede kontrol uygulamadığı; nitekim sürücülerin istedikleri zaman istedikleri yerde çalışabildikleri ve gün içerisinde kişisel işlerini halledebilecek esnekliğe sahip oldukları belirtilmiş; buna karşın davacı sürücülerin de işçi oldukları iddiasını destekleyen ve Uber'in işveren olarak sorumlu tutulmasını gerektirebilecek yeterli kanıt sunamamaları nedeni ile dava reddedilmiştir⁵⁴.

New York İşsizlik Sigortası Kurulu ise Uber sürücülerinin işçi olarak çalıştığını, zira Uber'in müşteri geri bildirim sistemi gibi sürücüler üzerinde denetim ve yönetim araçları kullandığını belirtmiştir⁵⁵.

İngiltere'de ise Uber sürücülerinin işçi olarak çalıştığına dair önemli bir karar verilmiştir. Sürücüler, asgari ücret ve ücretli izin ile ilgili olarak mevzuata aykırı davranıldığı iddiası ile Uber'e karşı dava açmıştır. Ancak Uber, sürücülerin işçi statüsünde olmadığını iddia etmiştir⁵⁶. Mahkeme ise Uber'in, sürücülerin uygulamayı aktifleştirme ve kendilerine yönlendirilen yolcu taleplerini kabul etme zorunlulukları olmadığını iddia etmesine karşın, uygulamayı aktif hale getiren ve kendisine yönlendirilen talebi kabul eden sürücülerin, Uber için çalışan işçi statüsündeki kişiler olduğunu belirtmiş ve Uber'in, taşıma hizmetinin sağlayıcısı konumunda olduğunu ve aslında bir ürün yelpazesi pazarladığını, zira Uber uygulamasının ismi üzerinden taşıma hizmetinin de pazarlandığını ifade etmiştir. Mahkeme ayrıca Uber'in, sürü-

⁵⁴ <https://www.isdc.ch/media/1591/14-razak-v-uber.pdf> (Erişim Tarihi 20.03.2019); ayrıca bkz: <https://www.natlawreview.com/article/philadelphia-u-s-district-court-determines-uber-drivers-are-independent-contractors> (Erişim Tarihi 20.03.2019); <https://www.theverge.com/2018/4/12/17231060/uber-drivers-freelancers-employees-judge-ruling> (Erişim Tarihi 20.03.2019)

⁵⁵ <http://fortune.com/2018/07/21/uber-drivers-employees-new-york-unemployment/> (Erişim Tarihi 20.03.2019).

⁵⁶ Uber BV & Ors v Aslam & Ors /Case Nos: 2202550/2015& Others, p.7-8. http://www.gov.uk/government/uploads/2017/07/Sentencia_Uber_R.pdf (Erişim Tarihi 20.03.2019).

cülerin işlerini büyütmelerine yardımcı olduğu iddiasının yerinde olmadığını, zira buradaki büyümenin direksiyon başında daha fazla zaman geçirmekten öteye gitmediğini, ayrıca sürücülerini Uber'in seçtiğini ve yolcunun adı, iletişim bilgileri ve talep edilen güzergah gibi önemli bilgileri Uber'in kendi kontrolü altında tuttuğunu, Uber'in sürücülerden, kendilerine yönlendirilen talepleri kabul etmelerini istediğini ve bu isteğe uymayanları sistemlerini kapatmaya zorladığını; gidilecek rota ve yolcudan alınacak ücretin Uber tarafından belirlendiğini ve sürücünün bunu aşan veya bunun altında kalan bir miktar talep edemediğini, Uber'in sürücülere bazı şartları dayattığını ve işin yapılmasına ilişkin talimat verebildiğini, çeşitli yollarla sürücülerin performanslarını kontrol ettiğini, para iadesi ile ilgili koşulları belirlediğini, zarar riskini üstlendiğini, yolcuların şikayetlerini ve özellikle de sürücülerle ilgili olanları ele aldığı, tek taraflı olarak sürücülerin sahip olduğu şartları değiştirebildiğini belirterek sürücülerin Uber için çalıştığına ve bu çerçevede sürücülerin Uber'in iş organizasyonunun bir bileşeni olduğuna kanaat getirmiş ve sürücülerin işçi statüsünde olduğuna hükmetmiştir⁵⁷.

ABD'nin Kaliforniya eyaletinde verilmiş olan bir kararda ise Uber sürücülerini, Uber'in işçisi olarak kabul edilmiştir. Burada bir Uber sürücüsü olan Barbara Berwick, ödenmemiş ücret gibi bazı işçilik alacaklarının ödenmesi için Uber'e karşı dava açmıştır. Uber ise sürücülerin bağımsız çalışanlar olduğunu, kendisinin sadece bir yazılım şirketi olarak aracılık hizmetinde bulunduğunu, sürücülere kontrol uygulamadığını ileri sürmüştür⁵⁸. Mahkeme ise 180 gün aktif olmayan sürücülerin uygulamalarının pasif hale getirildiğini ve ancak sürücünün başvurusu ile tekrar aktive edildiğini, iş ilişkisinden bahsetmek için ortada tam bir kontrolün bulunmasına gerek olmadığını, örneğin pizza teslimatında çalışan kişilerin de kendi araçlarını kullansalar bile işçi statüsünde olduklarının kabul edildiğini, sürücülerin işlerinin Uber'in faaliyetinin bir bileşeni olduğunu, sürücülerin faaliyeti olmasa Uber'in de faaliyetinin var olamayacağını, bu sebeple aslında Uber'in taşımacılık sektöründe faaliyette bulunduğunu ve Uber'in, yapılan işi kontrolü altında buldurduğunu, sürücülerin Uber'in kontrolünden geçmeden sisteme dahil olmadığını ve Uber'in, sürücülerin kullandığı araçları kontrol ettiğini; örneğin

⁵⁷ Uber BV & Ors v Aslam & Ors, p.85-97.

⁵⁸ Order of California Labor Commission, Uber Technologies, Inc. v Barbara Berwick (Case No. 11-46739-Docket No. CGC15546378, s. 1, 5, 6, 8, 9 <https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1988&context=historical> (Erişim Tarihi 20.03.2019))

hiçbir aracın 10 yaşından büyük olamayacağı gibi koşullar getirdiğini, belli bir puanın altında kalan sürücülerini sistemden çıkardığını, yolcuların sürücüyü Uber tarafından belirlenmiş bir ücret ödediğini ve sürücülerin bu ücret üzerinde pazarlık edemediklerini, sürücülerin emek ve arabaları dışında bu işe bir yatırımlarının olmadığını, buna karşın Uber'in bu işin temelini oluşturan uygulamayı oluşturduğunu ve Uber uygulaması olmasa sürücülerin aynı şekilde çalışmaya devam edemeyeceğini belirtmiş ve açıklanan bu sebeplerle Berwick'in Uber'in işçisi sayılacağına hükmetmiştir⁵⁹.

Kaliforniya'da verilmiş bir başka karara dada değinecek olursak yine Uber sürücülerini tarafından Uber'e karşı açılan bir davada sürücüler Uber'in işçileri olduklarını Uber ise bu kişilerin bağımsız çalışanlar olduğunu, kendisinin sadece bir yazılım şirketi olduğunu ileri sürmüştür⁶⁰. Mahkeme ise Uber'in, taşıma hizmetinin pazarlanmasında ve sürücülerin seçiminde büyük rol oynadığını, sürücüler üzerinde ve yolculardan alınacak ücret üzerinde kontrol yetkisine sahip olduğunu, sürücülerin yolcularla ücret konusunda pazarlık edemediğini ve Uber'in, sürücüler üzerinde sınırlı bir kontrolü olduğunu ileri sürmesine rağmen kontrol yetkisinin işin her detayını kapsayacak şekilde geniş olmak zorunda olmadığını, Uber'in kendisini sadece bir yazılım şirketi olarak tanımlamasına rağmen aslında geliştirdiği yazılımın daha büyük işlerde kullanılmak üzere tasarlanmış bir araç olduğunu ve bu çerçevede Uber'in sadece yazılım değil aynı zamanda taşıma hizmeti sattığını, sürücüler olmadan Uber'in faaliyette bulunamayacağını, Uber'in gelirinin yazılımdan değil sürücülerin faaliyetlerinden kaynaklandığını ve Uber'in sadece, sürücülerinin yolcu taşınması durumunda para kazanabildiği belirterek Uber sürücülerinin işçi statüsünde sayılabileceklerine karar vermiştir⁶¹.

c. Değerlendirme

Yukarıda belirtilen kararlarda da ifade edildiği üzere, Uber uygulaması olmaksızın Uber sürücülerinin taşıma hizmetini aynı biçimde sürdürmeleri ve yolcuların da bu hizmete aynı biçimde ulaşmaları mümkün olmaz. Yani Uber sürücülerinin sunacağı hizmet, Uber uygulamasına bağlı durumda olup Uber uygulaması kullanılmadan ulaşılabilen bağımsız bir hizmet söz konu-

⁵⁹ Uber Technologies, Inc. v Barbara Berwick, s.6-11

⁶⁰ O'Connor v. Uber Technologies, No. C-13-3826 EMC, s. 4-5 <https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1935&context=historical> (Erişim Tarihi 20.03.2019)

⁶¹ O'Connor v. Uber Technologies, s.6 vd

su değildir. Ayrıca Uber'in, taşıma hizmetine ilişkin kontrol yetkisinin olduğu da göz ardı edilmemelidir⁶². Nitekim taşıma hizmetinin bedeli Uber tarafından belirlenmektedir ve yolcunun kredi kartından çekilen parayı Uber tahsil etmektedir. Uber, bu paradan kendi payını kestikten sonra sürücülere ödeme yapmaktadır. Sürücülerin, yolcudan alınacak ücret üzerinde pazarlık etmeleri ise söz konusu değildir. Ayrıca puanlama sistemi sayesinde sürücülerin sistem dışında kalması da gündeme gelebilmektedir. Bu açılarından bakıldığında Uber'in, hizmet bedeli, kullanılacak araç, şoförlerin davranışları gibi esaslı noktalarda hakimiyeti olduğu görülmektedir. Uber'in, sürücülerle yolcuların birbirlerine ulaştıkları uygulamayı geliştirdiği, gidilecek rotayı belirlediği, harita ve rota bilgisi gibi bilgileri güncellediği, yolcu tedarikini sağladığı, taşıma bedelinden %20 oranında pay aldığı, kişisel verileri aldığı, depoladığı ve gerektiğinde ilgili mercilerle paylaştığı düşünüldüğünde, taşıma hizmeti üzerindeki kontrolü daha da net biçimde ortaya çıkmaktadır⁶³.

Özetle burada, taşıma hizmetinin Uber'in kontrolünde gerçekleştirildiğini ve Uber'in sürücüler üzerinde de kontrol yetkisini haiz olduğunu ve daha evvel de ifade ettiğimiz üzere her ne kadar klasik işçi-işveren ilişkisi gibi olmasa da esneklik akımı çerçevesinde ele alınabilecek Uber sisteminde, Uber ve sürücü arasında bir bağımlılık ilişkisi olduğunu düşünmekteyiz. Sonuç olarak kanaatimizce Uber sürücülerini, işçi olarak kabul edilebilirler.

Son olarak belirtmek gerekir ki Uber ile sürücü arasında iş sözleşmesi var ise yolcu ile kurulan yolcu taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olarak Uber'i zikretmekte hiçbir sorun kalmayacaktır. Zira *bağımlı* olarak iş gördüğü için işçinin kendi adına bu sözleşmenin tarafı olması söz konusu değildir. Sürücülerin bağımsız çalışan sıfatını taşıdıkları; Uber ile aralarında alt taşıma sözleşmesi olduğu kabul edilirse, ortada tek taşıma işi ancak iki bağımsız taşıma sözleşmesi söz konusu olacaktır. Ancak burada alt taşıma sözleşmesinin olduğu kabul edilse dahi Uber ile yolcu arasında kurulmuş olan taşıma sözleşmesinde Uber'in taşıyıcı sıfatı etkilenmemektedir; ancak sürücü, Uber ile arasındaki alt taşıma sözleşmesi sebebi ile alt taşıyıcı sıfatını taşıyacaktır. Şu halde her iki durumda da yolcu ile kurulan yolcu taşıma sözleşmesinin karşı tarafı Uber olup, Uber ile sürücü arasındaki ilişkinin niteliği, sürücülerin taşıyıcı sıfatını haiz olup olmadıkları hususunu etkileyecektir. Özetle,

⁶² Aslam & Farrar v. Uber, p. 90, 91.

⁶³ KAYA, s.308-309

eğer Uber ile sürücüler arasında iş sözleşmesi var ise sürücülerin bir yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olmaları söz konusu olmazken; alt taşıma sözleşmesi var ise sürücüler, alt taşıyıcı olmaları sebebi ile taşıyıcı sıfatını haiz olacaklardır⁶⁴. Bu nitelendirme ise taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi sebebi ile kimin veya kimlerin ve hangi esaslar uyarınca sorumlu olacaklarını etkileyebilecektir.

III.UBER'İN VE SÜRÜCÜLERİN, TAŞIMA HİZMETİNİN GEREĞİ GİBİ İFA EDİLMEMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUKLARI

Aşağıda açıklanacağı üzere Uber uygulamasını kullanarak yolculuk yapan kişinin *tüketici* sıfatını taşımasından dolayı⁶⁵, Uber'in ve sürücülerin taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi nedeni ile TTK'nın yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümleri uyarınca sorumlu tutulabilmelerinin yanı sıra 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun (TKHK)⁶⁶ uyarınca sorumlu tutulabilmeleri de mümkündür. Taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi sebebi ile TBK'nın borca aykırılığa ilişkin hükümleri (TBK-m.112 vd) de elbette ki uygulama alanı bulabilir. Ayrıca, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi nedeni ile KTK uyarınca Uber'in ve sürücülerin akit dışı sorumlulukları da gündeme gelecektir.

Yolcunun, *tüketici* sıfatını taşıması ve bu sebeple Uber'in ve sürücülerin TKHK uyarınca sorumluluklarının gündeme gelmesi nedeni ile bu kısımda ilk olarak tüketici hukukuna ilişkin kavramsal açıklamalarda bulunulacak ve bu doğrultuda TKHK uyarınca tarafların hukuki statüleri ile taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği ve ayıplı hizmet kavramı açıklanacaktır⁶⁷.

Daha sonra ise Uber'in ve sürücülerin taşıma hizmetinin gereği gibi

⁶⁴ KAYA, s.312.

⁶⁵ Bkz: III, 1, A

⁶⁶ Kanun Numarası : 6502, Kabul Tarihi : 7/11/2013, Yayımlandığı R.Gazete : Tarih : 28/11/2013 Sayı : 28835

Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt : 54

⁶⁷ Bu noktada belirtmek gerekir ki Uber ile kurulan taşıma sözleşmeleri her ne kadar TKHK-m.48 çerçevesinde mesafeli sözleşme olarak nitelenebilecek olsa da yolcu taşıma hizmetleri, Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği-m.2/h ve 2011/83EU sayılı Tüketici Hakları Direktif-m.3/f.3/k uyarınca kapsam dışında bırakıldığı için burada mesafeli sözleşmeler kapsamında açıklama yapılmamıştır.

ifa edilmemesinden doğan sorumlulukları incelenecektir. Yukarıda da ifade edildiği üzere, Uber sürücülerini alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul etmemiz, Uber ile yolcu arasındaki hukuki ilişkiyi etkilememektedir. Ancak Uber ile sürücü arasındaki hukuki ilişkinin niteliği, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi durumunda, yolcunun bu sebeple doğacak haklarını kime veya kimlere ve hangi esaslar çerçevesinde ileri sürebileceğini etkileyebilecektir. Bu nedenle burada sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmeleri durumlarına göre ayrı ayrı değerlendirme yapılacaktır.

Son olarak belirtmek isteriz ki TBK'daki düzenlemeler genel nitelikte olduğu için ve TTK ile TKHK, TBK'ya göre özel kanun niteliğinde olup öncelikle uygulama alanı bulacakları için burada TBK ve borçlar hukukunun genel hükümleri çerçevesinde ayrıntılı açıklamalara yer verilmemiştir.

1. TKHK Çerçevesinde Tarafların Hukuki Statüleri, Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve Ayıplı Hizmet Kavramı

A. TKHK Çerçevesinde Uber, Sürücü ve Yolcunun Hukuki Statüleri ve Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Tüketici, TKHK-m.3/k uyarınca “*Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi*” olarak tanımlanmıştır⁶⁸. Ticari faaliyette kazanç sağlama amacı ile hareket edilmektedir. Mesleki faaliyetten söz edebilmek için ise faaliyetin sürekli, bağımsız ve ivazlı olması gerekir⁶⁹. Bu açıklamalardan hareketle yolcunun, tüketici sıfatını haiz olduğunu söyleyebiliriz. Zira yolcu, Uber uygulamasını kullanarak bir yerden bir başka yere gitme amacıyla hareket etmekte olup, bu amacın ticari bir amaç olduğu veya yolcunun bu işi meslek edindiği söylenemez.

⁶⁸ “*Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket etmek*”ten kastedilenin, edinilen mal ya da hizmetin maliyetinin ticari hayata geri dönmemesi olduğu, bu sebeple tüketicinin, ödemiş olduğu bedele kendisinin katlandığı, bu bedeli geri kazanamadığı hakkında ve tüketicinin “*dağıtım zincirinin en sonunda bulunan, mal ve hizmeti kendi tüketimi, kişisel kullanımı için alan kişi*” olduğu yönünde bkz: ŞAHİN, Eda, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Ayıplı Hizmetin Hukuki Niteliği, Ayıplı Hizmetten Doğan Sorumluluk ve Tüketicilerin Seçimlik Hakları”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:XX, Sa.1-2, Haziran 2016, s.89.

⁶⁹ BAHTİYAR, Mehmet/ BİÇER, Levent, “Adi İş/Ticari İş/Tüketici İşlemi Ayrımı ve Bu Ayrımın Önemi”, **MÜHF-HAD**, C.XXII, Prof.Dr.Cevdet Yavuz’a Armağan (C.I, Özel Sayı), S.3, 2016, s.410 vd.

Yolcunun TKHK çerçevesinde hukuki statüsünü belirledikten sonra Uber'in statüsüne bakmak gerekecektir. Tüketici işlemlerinde tüketicinin karşısında yer alan taraf, duruma göre satıcı veya sağlayıcıdır. Satıcı ve sağlayıcı kavramları tüketiciye sunulan edimin niteliğine göre birbirinden ayrılmaktadır. Tüketicinin karşısında yer alan taraf, eğer tüketiciye sunulan edim bir mal ise *satıcı*; tüketiciye sunulan edim bir hizmet ise *sağlayıcı* sıfatının taşımaktadır.

TKHK-m.3/h'de *mal* kavramı “*Alışverişe konu olan; taşınır eşya, konut veya tatil amaçlı taşınmaz mallar ile elektronik ortamda kullanılmak üzere hazırlanan yazılım, ses, görüntü ve benzeri her türlü gayri maddi mallar*” olarak, TKHK-m.3/d uyarınca *hizmet* kavramı ise “*Bir ücret veya menfaat karşılığında yapılan ya da yapılması taahhüt edilen mal sağlama dışındaki her türlü tüketici işleminin konusu*” olarak tanımlanmıştır. Bu hükümde geçen “*mal sağlama dışındaki faaliyetler*” bedeni ve/veya fikri bir emeğe dayanan bir edimin sunulması anlamına gelmektedir⁷⁰. Şu durumda yolcuya taşıma faaliyetinin sunulması bir malın değil bir hizmetin sunulması niteliğindedir. Zira burada bedeni emeğe dayanan bir faaliyetin sunulması söz konusudur. Buradan hareketle, taşıma faaliyetinin sunulması bir hizmetin sunulması niteliğinde olduğu için yolcunun karşısında yer alan taraf satıcı değil, sağlayıcı sıfatını taşıyacaktır. Sağlayıcı kavramı ise TKHK-m.3/ı'da “*Kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla tüketiciye hizmet sunan ya da hizmet sunanın adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişi*” olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım uyarınca yolcu ile kurulan taşıma sözleşmesinin diğer tarafı olan Uber'in, sağlayıcı sıfatını taşıdığını söyleyebiliriz. Zira Uber, ticari amaçla, yani sunduğu uygulama vasıtası ile yolcu taşıma sözleşmesi kurulmasını sağlamak ve sürücüler vasıtası ile taşıma hizmeti sunup bu hizmet karşılığında ücret almak ve böylece kzañaç elde etmek amacı ile hareket etmektedir. Nitekim TTK-m.850/f.3'te taşıma işlerinin, ticari işletme faaliyeti niteliğinde olduğu da belirtilmiştir. Ayrıca Uber'in sunduğu uygulama vasıtası ile taşıma sözleşmesi yapmayı sürekli bir faaliyet olarak bağımsız şekilde ve ücret karşılığında sürdürmesi sebebi ile bu işi meslek edinmiş olduğu da söylenebilecektir.

TKHK-m.3/l uyarınca tüketici işlemi ise “*Mal veya hizmet piyasala-*

⁷⁰ ŞAHİN, s.93; ÇAĞLAYAN, Hasan Can, “Ayıplı Hizmetten Doğan Sorumluluk ve Seçimlik Haklar”, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, S.7, 2016, s.354.

rında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi” olarak tarif edilmiştir. Bu çerçevede taşıma sözleşmesinin bir tüketici işlemi olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak yolcuyu tüketici olarak, Uber’i ise sağlayıcı olarak; Uber’in sunduğu taşıma faaliyetini bir hizmet olarak; Uber ile yolcu arasında kurulan taşıma sözleşmesini ise tüketici işlemi olarak nitelemek gerekecektir.

Burada sorun arz eden husus ise sürücülerin TKHK çerçevesindeki hukuki statüsünü tespit etmektir. Sürücülerin alt taşıyıcı olarak kabul edilmeleri halinde TKHK-m.3/1 uyarınca sağlayıcı olarak kabul edilmesi gerekir. Zira sürücü, yolcu ile arasında doğrudan akdi bir ilişki olmasa da artık alt taşıyıcı sıfatı ile taşıma hizmetini yolcuya fiilen sunan kişi konumundadır. Ayrıca bu durumda sürücüler, sunulan taşıma hizmeti karşılığında ücret alarak kazanç elde etme amacı ile yani ticari amaçla hareket ederler ve taşıma işini bağımsız, sürekli ve ücret karşılığı yaptıkları için bu işi meslek edinmiş olurlar.

Sürücüleri işçi olarak kabul ettiğimiz takdirde ise sürücülerin TKHK-m.3/1’da belirtilen “hizmet sunanın adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişi” olup olmadıklarını incelemek gerekecektir. İşveren ile işçi arasında iş ilişkisi söz konusudur ve iş hukukunda işveren vekilleri dışındaki kişilerin işveren adına ve hesabına hareket etme yetkisi bulunmamaktadır. İşveren vekili ise İK-m.2/f.5 “İşveren adına hareket eden ve işin, işyerinin ve işletmenin yönetiminde görev alan kimseler” olarak tanımlanmıştır. Uber sürücülerini ise işletme yönetiminde görev almadıkları için işveren vekili sıfatını taşımamaktadırlar. Bu sebeple kanaatimizce Uber sürücülerini işçi olarak kabul edildiklerinde sağlayıcı sıfatını taşımayacaklardır.

B. Ayıplı Hizmet Kavramı

Ayıplı hizmet kısaca, hizmetin ifasındaki subjektif veya objektif eksiklikler olarak tanımlanabilir. Subjektif ayıp, hizmetin, tarafların sözleşmede kararlaştırdığı veya sağlayıcının tek taraflı olarak beyan ettiği özellikleri taşıması; objektif ayıp ise hizmetin dürüstlük kuralı uyarınca taşınması ge-

reken özellikleri taşımaması olarak tarif edilebilir⁷¹. TKHK-m.13/f.1’de ise ayıplı hizmet “*sözleşmede belirlenen süre içinde başlamaması veya taraflarca kararlaştırılmış olan ve objektif olarak sahip olması gereken özellikleri taşımaması nedeniyle sözleşmeye aykırı olan hizmet*” olarak tanımlanmıştır. Şu halde hizmetin, taraflarca kararlaştırılan (sübjektif ayıp/zikir veya vaad edilen özellikleri taşımama) veya objektif olarak taşınması gereken özellikleri taşımaması (objektif ayıp/lüzumlu vasıflarda eksiklik), hizmeti ayıplı hale getirecektir. Buna ek olarak her ne kadar ayıp, gereği gibi ifa etmeme hallerinden birisi olsa da TKHK-m.13/f.1 çerçevesinde geç ifanın yani temerrüt halinin de ayıp olarak ele alındığı görülmektedir⁷².

TKHK-m.13/f.2 ise “*Hizmet sağlayıcısı tarafından bildirilen, internet portalında veya reklam ve ilanlarında yer alan özellikleri taşımayan ya da yararlanma amacı bakımından değerini veya tüketicinin ondan makul olarak beklediği faydaları azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içeren hizmetler ayıplıdır.*” hükmüne yer vererek ayıplı hizmeti daha somut hale getirmiştir⁷³. Burada ise “*hizmet sağlayıcısı tarafından bildirilen, internet portalında veya reklam ve ilanlarında yer alan özellikleri taşıyama*” durumu sübjektif ayıp (zikir veya vaad edilen özellikleri taşımama); “*yararlanma amacı bakımından değerini veya tüketicinin ondan makul olarak beklediği faydaları azaltma veya ortadan kaldırma*” durumu ise objektif ayıp (lüzumlu vasıflarda eksiklik) olarak karşımıza çıkmaktadır⁷⁴.

71 ŞAHİN, s.103, 100.

72 İNCEOĞLU, M. Murat, “Ayıba Karşı Tekeffül ve Garanti Sorumluluğu”, **Yeni Tüketici Hukuk Konferansı: Makaleler-Tartışmalar**, Der.: M. Murat İnceoğlu, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, 2015,s.209; Bu hususlar ve sübjektif-objektif ayıp kavramları hakkında detaylı açıklamalar için bkz: ŞAHİN, s.100 vd.

73 İNCEOĞLU, s.211. Maddi ayıplar, hizmetin somut bir nesne üzerinde gerçekleşmesi halinde söz konusu olur ve hizmetin fiziksel niteliğindeki bir eksikliği ifade etmektedir. Hukuki ayıp ise hizmetten yararlanma veya tasarruf imkanını kaldıran kamu hukuku kaynaklı kısıtlamalardır. Ekonomik ayıp ise hizmetten beklenen verimin elde edilememesidir. Ayrıntılı bilgi için bkz: EREN, Fikret, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 5. Baskı, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2017, s.104-105; ŞAHİN, s.103-105; ASLAN, İbrahim Yılmaz, **Tüketici Hukuku Dersleri**, 6.Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2016, s.94 vd; DOĞAN, Gül, “Saticının Ayıplı Mallardan ve Sağlayıcının Ayıplı Hizmetlerden Sorumluluğu”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.V, S.1, 2008, s.200-201; ÇAĞLAYAN, s.360-361.

74 ŞAHİN, s.102.

Sonuç olarak ayıplı hizmeti *ifada gecikme* ya da *hizmetin, sağlayıcının zikir veya vaad ettiği ya da lüzumlu olan vasıfları taşımaması* olarak ifade edilebiliriz. Bu noktada KYTK ile TTK'ya da değinmek gerekmektedir. KYTK-m.6/f.3, KYTK-m.7/f.1 ve TTK-m.914 /f.1'de taşıyıcının, yolcuların güvenli, sağlıklı ve rahat biçimde yolculuk etmelerini sağlama ve yolcu ile eşyasını taahhüt ettiği yere kadar götürme borcu olduğu ifade edilmiştir. Bu borca aykırı olarak sunulan taşıma hizmeti, ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde ele alınabilecektir.

Tüm bu açıklamalardan hareketle, ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde değerlendirilebilecek taşıma hizmetine örnek olarak uygulama üzerinde belirtilen süre içerisinde aracın yolcuyla almaya gönderilmemesi; gönderilen aracın, uygulama üzerinde gösterilen nitelikleri gerçekte taşımaması veya aracın, taşıma hizmetinin sunulması için ortalama bir konfora sahip olmaması gösterilebilir. TTK ve KYTK'nın yukarıda belirtilen hükümleri de dikkate alındığında taşıma hizmetinin ifası sırasında gerçekleşen bir kaza sonucu yolcunun bedensel bir zarara uğraması veya eşyasının zarar görmesi yahut yolculuk sırasında yaşanan aksaklıklar sebebi ile gideceği yere gecikmesi de ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde ele alınabilecektir.

2. Taşıma Hizmetinin Gereği Gibi İfa Edilmemesinden Doğan Sorumluluk

Yolcu ile Uber arasında bir yolcu taşıma sözleşmesi kurulduğu için Uber, sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmeleri durumundan etkilenmeksizin, TTK çerçevesinde taşıyıcı sıfatına, TKHK çerçevesinde ise sağlayıcı sıfatına sahip olacaktır. Şu halde Uber, sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmelerinden bağımsız olarak, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden her durumda sorumlu olacaktır. Ancak sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmeleri, sürücülerin de taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden sorumlu tutulup tutulamayacakları noktasında bizi farklı sonuçlara ulaştırabilecektir. Bu sebeple bu kısımda ilk olarak Uber'in; daha sonra ise sürücülerin, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumlulukları, sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmelerine göre ikili bir ayrıma gidilerek ele alınacaktır.

A. Uber'in, Taşıma Hizmetinin Gereği Gibi İfa Edilmemesinden Doğan Sorumluluğu

a. Genel Bakış

Uber TKHK çerçevesinde *sağlayıcı*, TTK çerçevesinde *taşıyıcı*, KYTK uyarınca ise *taşımacı* sıfatını taşımaktadır. TKHK-m.14/f.1 uyarınca sağlayıcı, hizmeti sözleşmeye uygun olarak ifa etmekle yükümlüdür. TTK-m.914/f.1 ve KYTK-m.6/f.3, KYTK-m.7/f.1 çerçevesinde ise taşıyıcının/taşımacının yolcuların güvenli, sağlıklı ve rahat biçimde yolculuk etmelerini sağlama ve yolcu ile eşyasını taahhüt ettiği yere kadar götürme borcu vardır. Bu hükümler de taşıyıcının/taşımacının, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden sorumlu olacağını göstermektedir.

Bu temel hükümlerden hareketle Uber'in taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumluluğu ilk olarak Uber'in taşıyıcı/taşımacı sıfatı bakımından incelenecektir. Ardından Uber'in KTK uyarınca akit dışı sorumluluğuna değinilecektir. Daha sonra ise Uber'in sağlayıcı sıfatı ile sorumluluğu ele alınacaktır.

b. Uber'in Taşıyıcı Sıfatı ile Sorumluluğu

aa. Genel Bakış

Taşıyıcının veya KYTK'da öngörülen ismi ile taşımacının sorumluluğunu düzenleyen temel hükümler, daha evvel de değinildiği üzere, TTK-m.914/f.1, KYTK-m.6/f.3 ve KYTK-m.7/f.1'dir. Bunun yanında TTK'da yolcunun ölmesi, yaralanması veya eşyasının zarara uğraması ile yolcunun gecikmesi durumları bakımından taşıyıcının sorumluluğu detaylı biçimde düzenlenmiştir. Bu durumların her biri taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi çerçevesinde değerlendirilebilecektir. Bu sebeple aşağıda, konumuza ilgilendirdiği kadarı ile taşıyıcının sorumluluğu üzerinde durulacaktır.

TTK'da taşıyıcının sorumluluğu yolcunun ölmesi, yaralanması veya eşyasının zarara uğraması ve yolcunun gecikmesi çerçevesinde ele alınmıştır. Bu sebeple biz de aşağıda bu sistematik uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu ele alacağız.

Bu noktada hemen belirtmek gerekir ki TTK-m.854 uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun önceden hafifletilmesi veya kaldırılması geçersiz kabul edilmektedir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında,

biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları halinde de durum değişmemektedir. Bu sebeple doktrinde, taşıyıcının akdi sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu ifade edilmektedir⁷⁵.

ab. Yolcunun Ölmesi

TTK-m.914/f.1 ve KYTK-m.6/f.3, KYTK-m.7/f.1 ile zamanaşımını düzenleyen TTK-m.855/f.1’de yer alan “...yolcunun bir kaza sonucu ölmesi... hâlinde istem hakları on yılda...zamanaşımına uğrar.” hükümleri yolcunun, taşıma sırasında gerçekleşen bir kaza sonucu ölmesinden dolayı taşıyıcının sorumlu olacağını ortaya koymaktadır. TTK-m.914/f.2 ise taşıyıcının, yolcunun taşıma sırasında gerçekleşen bir kaza sonucunda ölmesinden sorumlu olacağını açık bir biçimde düzenlemiştir ve yolcunun ölümü halinde onun yardımından yoksun kalan kişilerin taşıyıcıdan, uğradıkları zararın tazminini talep edebileceklerini belirtmiştir. Anılan hüküm taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını ise *kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten* ileri geldiğini ispat etmesine bağlamıştır. Bu durum ise meydana gelen kazada taşıyıcının kusurlu olmasa bile yolcuya karşı sorumlu tutulabileceğini göstermektedir.

TTK-m.914/f.3 uyarınca araçta ilk yardım malzemesi ve ilacı bulundurmamak da taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi olarak değerlendirilebilecektir. Anılan hüküm, taşıyıcının araçta durumun gerektirdiği ilk yardım malzemeleri ile ilaçları bulundurması gerektiğini belirtmiştir. Eğer bu malzemeler araçta bulundurulmazsa veya yolcuya bunlardan derhal yararlanma imkanı tanınmazsa taşıyıcı, TTK-m.914/f.3’teki atıf gereğince TTK-m.914/f.2 uyarınca sorumlu olacaktır ve herhangi bir zarar ispat edilemese dahi taşıyıcı TTK-m.914/f.3’te belirtilen bilet parasının üç katı tutarındaki götürü tazminatı ödeyecektir. Şu halde taşıma sırasında gerçekleşen kaza sebebi ile yolcu öldüğünde, yolcunun yardımından yoksun kalan kişiler TTK-m.914/f.3’teki atıf sebebi ile, uğradıkları zararı ispat edemeseler bile bu götürü tazminatı talep edebileceklerdir.

Yolcunun ölmesi durumunda meydana gelecek zararların neler olduğuna ilişkin ayrıca bir hüküm olmadığından dolayı burada TBK-m.53 uygulama alanı bulacaktır⁷⁶.

⁷⁵ TOKAT, s.2956.

⁷⁶ TBK-m.53 uyarınca “Ölüm hâlinde uğranılan zararlar özellikle şunlardır:
1. Cenaze giderleri

ac. Yolcunun Yaralanması

TTK-m.914/f.1-2 ve KYTK-m.6/f.3, KTYK-m.7/f.1 ile zamanaşımını düzenleyen TTK-m.855/f.1’de yer alan “...yolcunun... bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması ...hâlinde istem hakları on yılda...zamanaşımına uğrar.” hükümleri taşıyıcının, yolcunun taşıma sırasında bir kaza sonucu yaralanmasından sorumlu olacağını ortaya koymaktadır. TTK-m.914/f.2 uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulması ise *kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat etmesi* halinde mümkün olacaktır. TTK-m.914/f.3 uyarınca ilk yardım malzemeleri ve ilaçları bulundurmamak veya yolcuya bunlardan derhal yararlanma imkanı sunmaktan doğan sorumluluk burada da gündeme gelecektir.

Yolcunun yaralanması durumunda meydana gelecek zararların neler olduğuna ilişkin ayrıca bir hüküm olmadığından burada TBK-m.54 uygulama alanı bulacaktır⁷⁷.

ad. Yolcunun Gecikmesi

Yolcunun gecikmesi durumu *seferin yapılamaması, seferin gecikmesi* veya *seferin duraksamasından* kaynaklanmıştır olabilir. Bu konu ile ilgili TTK-m.907 ve devamında detaylı düzenlemelere yer verilmiştir.

Bu hükümlere kısaca değinecek olursak, ilk olarak TTK-m.907 uyarınca *seferin yapılamaması* durumu açıklanmalıdır. TTK-m.907 uyarınca sefer, taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra, ancak hareketten önce ortaya çıkan bir sebeple yapılamamışsa ve bu sebep taşıyıcının fiil veya ihmalden ileri gelmiş ise taşıyıcı bundan sorumlu olur. Seferin ölüm, hastalık gibi bir mücbir nedenle ya da taşıyıcının kusuru olmaksızın taşıma aracından kaynaklanan bir sebeple veya iki tarafın da kusurundan ileri gelen ve yolculuğu engelleyen veya tehlikeli hale getiren bir sebeple yapılamaması durumunda

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

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

⁷⁷ TBK-m.54 uyarınca “Bedensel zararlar özellikle şunlardır:

1. Tedavi giderleri.

2. Kazanç kaybı.

3. Çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar.

4. Ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar.”

taşıma sözleşmesi, taraflar için tazminat yükümlülüğü doğurmaksızın kendiliğinden geçersiz sayılmaktadır.

Seferin gecikmesi ise, hareketin gecikmesinden veya sefer sırasında meydana gelen bir başka bir sebepten ileri gelebilir. İlk olarak hareketin gecikmesi incelenecek olursa, TTK-m.908 uyarınca yolcu, hareketin durum ve şartlara göre katlanması beklenemeyecek bir süre gecikmesi halinde sözleşmeden cayarak ödediği ücreti ve varsa zararının tazminini talep edebilir. Yolcunun hareket yerinden ayrılması ise cayma olarak kabul edilmektedir. Yolcunun sözleşmeden caymayıp gecikmeye rağmen yolculuğa devam etmesi durumunda ise yolcu, artık sadece gecikme sebebi ile uğradığı zararın tazminini talep edebilecektir. Ancak sözleşmeden caysa da caymasa da ve gecikme nedeni ile herhangi bir zarara uğradığını ispat edemese de yolcu, mahkeme tarafından hükmedilecek, bilet parasının üç katı tutarındaki götürü tazminata hak kazanacaktır. Sefer sırasında gerçekleşen nedenlerle seferin gecikmesi ise TTK'da yol değiştirme ve zorunlu sebepler olarak iki başlık altında düzenlenmiştir. TTK-m.909 uyarınca, sözleşme ile aksi kararlaştırılmış olmadıkça taşıyıcının sözleşmede kararlaştırılmış olmayan bir yerde durması, nedensiz şekilde olağan yol dışında bir yola girmesi ya da bunlar gibi kendi fiillerinden kaynaklanan nedenlerle gidilecek yere geç varması durumunda yolcu, sözleşmeden cayarak tazminat isteyebilir. Son olarak belirtmek gerekir ki, TTK-m.910 uyarınca seferin gecikmesi hükümet emri, idari bir tasarruf, aracın onarılması zorunluluğunun doğması veya yolculuğa devam edilmesini tehlikeli hale sokan ani bir durum gibi zorunlu sebeplerden ileri gelmiş ise ve aksine sözleşme yok ise yolcu, gidilen yol ile orantılı olarak taşıma ücretini ödeyerek sözleşmeden cayabileceği gibi aracın hareket etmesini de bekleyebilir. İkinci durumda yolcu sadece, sözleşmede kararlaştırılmış ücreti ödeyecektir.

Seferin duraksaması ise TTK-m.911/f.1 uyarınca taşıma sözleşmesinin kurulması ve hareketin başlamasından sonra yolculuğun yapılamaması halidir. Seferin duraksaması halinde TTK-m.911/f.1 uyarınca, sözleşmede aksi kararlaştırılmış olmadıkça aşağıdaki hükümler uygulanacaktır:

- a) *Yolcu kendi isteği ile yol üzerinde bulunan bir yerde yolculuktan vazgeçerse ücretin tamamını öder.*
- b) *Taşıyıcı, sefere devamdan vazgeçer veya taşıyıcının kusuru sebebiyle yolcu yol üzerinde bulunan bir yerde inmek zorunda kalırsa, taşıma*

ücreti ödenmez; ödenmişse yolcu tamamını geri alır. Yolcunun tazminat hakkı saklıdır.

- c) *Sefer, yolcunun kendisini veya taşıma aracını ilgilendiren ve taşıyıcı için kusur oluşturmayan bir sebepten duraklarsa, ücret, gidilen yol ile orantılı olarak ödenir. Bu halde taraflardan hiçbiri diğerine tazminat ödemez.*

Son olarak KYTK-m.7/f.3'e de değinmek gerekmektedir. Anılan hükmü, taşımacıyı "Karayolları alt yapısı, işletilmesi, trafiği, doğal afetler, meteorolojik şartlar ile arıza ve kaza hali dahil, beklenmeyen sebeplerle ilgili olarak ortaya çıkan ve taşımanın devamına engel olan sebeplerin, belirsiz bir bekleme mecburî kılması veya varış noktasına kadar gerekli zamanın bir katından daha fazla bekleme gerektirmesi halinde, imkân olduğu takdirde ... bir başka güzergâhı izleyerek taşımayı tamamlamak, aksi halde yolcuyu güzergâh üzerinde yolcunun dilediği bir yere kadar götürmek veya yolcu ve eşyayı hareket noktasına geri getirmek" ile yükümlü kılmıştır ve taşımacının ek ücret talep edemeyeceğini de belirtmiştir. Burada taşımacı, kendi fiilleri dışında gerçekleşen sebepler dolayısı ile bile olsa, yolcunun gecikmesi söz konusu olabileceksin bu durumun engellenmesi için başka bir güzergah üzerinden taşıma hizmetine devam etmek ya da yolcuyu güzergah üzerinde dilediği bir yere veya hareket noktasına geri götürmekle yükümlü kılınmış olup bu yükümlülüğe aykırılık da taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi çerçevesinde değerlendirilebilecektir.

ae. Bagajın Zarara Uğraması

Yolcunun yanında bulundurduğu eşya için TTK'da *bagaj* kavramı kullanılmaktadır. TTK-m.912/f.1'de yapılan atıftan dolayı burada eşya taşımalarına ilişkin TTK-m.875-886 arasındaki hükümler uygulanacaktır.

Konumuzu ilgilendirdiği kadarıyla bu hükümlere değinecek olursak, TTK-m.875/f.1 uyarınca taşıyıcının "eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaandan, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlar" dan sorumlu tutulduğu görülmektedir. Şu halde taşıyıcı, taşıma sırasında yolcunun bagajına gelen zarardan sorumlu olacaktır. Bagaja gelen zarar ise bagajın zıyaatı, bagajın hasarı veya bagajın gecikmesi şeklinde karşımıza çıkabilir⁷⁸.

⁷⁸ Bagajın zıyaatı, taşıyıcının eşyayı yolcuya teslim edemeyecek durumda olması; hasar, bagajın

TTK-m.875/f.3 uyarınca, taşımanın gecikmesi durumunda ise, herhangi bir zarar doğmasa bile, gecikme süresi ile orantılı olarak taşıma ücreti indirilir. Ancak taşıyıcı, her türlü özeni gösterdiğini ispat ederek indirim engel olabilir.

TTK-m.876 uyarınca taşıyıcı, zıya, hasar veya gecikmenin en yüksek özeni göstermiş olmasına rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden ileri geldiğini ispat edebilirse sorumluluktan kurtulabilecektir. Ancak TTK-m.877 uyarınca taşıyıcı, araçtaki arızaya veya aracı kiraladığı kişinin, onun temsilci veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. TTK-m.878 ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına olanak veren özel halleri düzenlemektedir.

TTK-m.882 ve TTK-m.884 ise taşıyıcının sorumluluğunun sınırını düzenlemektedir. Bu hükümler uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun belli bir miktarla sınırlı olduğu görülmektedir.

TTK-m.885/f.1 uyarınca bagajın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeni ile taşıyıcıya yöneltilebilecek akit dışı talepler için de yukarıda anılan kurtuluş imkanları ve sorumluluk sınırları geçerlidir. Nitekim akit dışı talepler bakımından TTK-m.887 uyarınca taşıyıcının yardımcıları da bu imkan ve sınırlara dayanabilecektir. Ancak TTK-m.886 ve TTK-m.887'nin son cümlesi uyarınca zarara *kasten ya da pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği* ispat edilirse taşıyıcı da TTK-m.879'da belirtilen kişiler de akit dışı talepler bakımından kurtuluş imkanlarından da sorumluluk sınırlamalarından da yararlanamayacaklardır.

c. Uber'in KTK Uyarınca Akit Dışı Sorumluluğu

KTK-m.3 uyarınca işleten “*Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.*” olarak; teşebbüs sahibi ise KTK-

değerini düşüren maddi kötüleşmeler; bagajın gecikmesi ise taşıma hizmetinin zamanında yapılamaması nedeni ile bagajın varma yerine zamanında ulaşmamasıdır. Detaylı bilgi için bkz: ADIGÜZEL, **Karayolu**, s.71 vd; ERDEM, s. 198 vd, TOKAT, s.2961 vd

m.85/f.1 uyarınca “...motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi...” olarak tanımlanmıştır.

Bu tanımlardan hareketle sürücülerin işleten, Uber’in ise teşebbüs sahibi sıfatını taşıyacağı sonucuna ulaşılabilecektir. Zira taşıma hizmetinde kullanılan araçlar Uber’e değil, sürücülere ait olduğu için sürücüler, ister alt taşıyıcı isterse de işçi olarak nitelendirilsin, “araç sahibi” oldukları için *işleten* olarak değerlendirilmelidir⁷⁹. Uber ise her ne kadar teşebbüs sahibi tanımında yer aldığı şekilde yolculara bilet kesmese de, tahsilat işlemi Uber tarafından ve Uber’in kestiği makbuzla yapıldığı için ve yolcular, Uber uygulaması vasıtası ile araçlara ve sürücülere eriştikleri için Uber, *teşebbüs sahibi* sıfatını taşıyacaktır.

İşletenin ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ise aracın işletilme halinde olup olmamasına göre değişmektedir. KTK-m.85/f.1 “*Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.*” diyerek işletilme halinde olan motorlu aracın sebep olduğu zararlardan doğan sorumluluğu düzenlemektedir. Burada tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk hali düzenlenmektedir. Bu hükmün uygulama alanı ise karayolunda⁸⁰ işletilme halinde olan motorlu bir aracın sebep olduğu, bir kimsenin ölmesi veya yaralanmasından doğan maddi zararlar ile bir mala verilen zararlarla sınırlıdır⁸¹. Bu durumlar, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi kavramı çerçevesinde ele alınabilecektir. Şu halde karayolunda ve işletilme halinde

⁷⁹ Sürücülerin taşınması gereken nitelikler ve bu çerçevede Uber sürücüsü olabilmek için araç sahibi olmak gerektiği hususunda bkz: <https://www.uber.com/tr/drive/requirements/> (Erişim Tarihi 27.03.2019)

⁸⁰ Karayolu, KTK-m.3’te “*Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar*” olarak tanımlanmıştır.

⁸¹ İşletilme halinde olmaktan ne anlaşılması gerektiği ise tartışmalıdır. Bu hususlar için bkz: OĞUZMAN, M.Kemal /ÖZ, Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.II, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012, s. 191-195; KARACAN ÇETİN, Hatice, **Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2016, s.57-59.

olan Uber aracının karıştığı bir kaza söz konusu olduğunda yolcu, uğradığı bedensel zararlar ve eşyasına gelen zararlar bakımından teşebbüs sahibi olarak Uber'in akit dışı sorumluluğuna gidebilecektir.

KTK-m.85/f.3 ise “İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir.” diyerek işletilme halinde olmayan bir aracın sebep olduğu zarardan sorumluluğu düzenlemektedir. Burada da yine karayolunda meydana gelen zararlardan sorumluluk düzenlenmektedir. İşletenin sorumluluğu burada, kusur sorumluluğu olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak araçtaki bozukluktan doğan sorumluluk, tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk olarak düzenlenmiştir⁸².

KTK-m.85/f.5 ise “İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.” demektedir. Bu nedenle Uber, işletilme halinde olmayan aracın doğurduğu zararlar bakımından sürücülerin kusurundan sorumlu olacaktır.

Özetle, araç her ne kadar işletilme halinde olmasa da taşıma faaliyeti sırasında gerçekleştiği takdirde yolcunun uğradığı zararlar da taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi kavramı çerçevesinde değerlendirilebilecek ve KTK-m.85/f.3 uyarınca işletilme halinde olmayan Uber aracının, sürücüsünün kusuru sebebi ile yolcuyu zarara uğratması söz konusu olursa yolcu, teşebbüs sahibi olarak Uber'in akit dışı sorumluluğuna başvurabilecektir.

KTK-m.86 ise işleten ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluktan kurtulmasını veya sorumluluğun azaltılmasını düzenlemektedir. Anılan maddenin 1.fıkrası uyarınca işleten veya bağlı bulunduğu 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 kurtulabilecektir. Anılan maddenin 2.fıkrası ise sorumluluktan kurtulamayan işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, zarar görenin kusurunun kazanın oluşumunda etkili

⁸² OĞUZMAN/ÖZ, C.II, s.207-208; KARACAN ÇETİN, s.59 vd.

olduğunu ispat etmesi halinde hakime, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirme yetkisi tanımaktadır.

Son olarak belirtilmelidir ki KTK-m.111/f.1 uyarınca sorumluluğu sınırlandıran veya daraltan anlaşmalar geçerli sayılmamaktadır.

d. Uber'in Sağlayıcı Sıfatı ile Sorumluluğu

aa. Genel Bakış

Ayıplı hizmet ile ilgili düzenlemeler TKHK'un 13.ve16.maddeleri arasında yer almaktadır. Daha evvel de ifade edildiği üzere Uber, TKHK çerçevesinde sağlayıcı sıfatını taşımaktadır ve taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden TKHK-m.14 uyarınca sorumlu olacaktır⁸³.

Aşağıda tüketici sıfatını taşıyan yolcunun, TKHK çerçevesinde Uber'e karşı sahip olduğu seçimlik hakları ele alınacaktır.

ab. Yolcunun TKHK'dan Doğan Seçimlik Hakları

TKHK-m.14/f.1 uyarınca sağlayıcı, hizmeti sözleşmeye uygun olarak ifa etmekle yükümlüdür. Eğer ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde değerlendirilebilecek bir borca aykırılık söz konusu olursa tüketici, TKHK-m.15'te belirtilen seçimlik haklarından birini kullanabilecektir. Bu seçimlik haklar TKHK-m.15/f.1'da *hizmetin yeniden görülmesi*, hizmet sonucu ortaya çıkan *eserin ücretsiz onarımı*, ayıp oranında *bedelden indirim* ve *sözleşmeden dönme* olarak belirtilmiştir. Bu seçimlik haklar yenilik doğuran hak mahiyetindedir ve bu hakların dava yolu ile kullanılmaları gerekmemektedir⁸⁴. Tüketici bu seçimlik haklardan dilediği herhangi birini kullanmakta serbest olmakla beraber, hangi hakkı kullanmak istediğini sağlayıcıya bildirdikten sonra seçimini geri alamamaktadır⁸⁵. TKHK-m.15/f.1, bu seçimlik haklara ek olarak TBK çerçevesinde tazminat talep edilmesine de olanak vermektedir.

⁸³ TKHK-m.14 uyarınca "(1) Sağlayıcı, hizmeti sözleşmeye uygun olarak ifa etmekle yükümlüdür. (2) Sağlayıcı, kendisinden kaynaklanmayan reklam yoluyla yapılan açıklamalardan haberdar olmadığı ve haberdar olmasının da kendisinden beklenemeyeceğini veya yapılan açıklamanın içeriğinin hizmet sözleşmesinin kurulduğu tarihte düzeltilmiş olduğunu veya hizmet sözleşmesinin kurulması kararının bu açıklama ile nedensellik bağı içermediğini ispatladığı takdirde açıklamanın içeriği ile bağlı olmaz."

⁸⁴ YAVUZ, Nihat, **Ayıplı İfa**, 4.Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2014, s.170; ASLAN, s.126.

⁸⁵ ŞAHİN, s.112.

Sağlayıcı, yani Uber, TKHK-m.15/f.1 uyarınca yolcunun tercih ettiği seçimlik hakkını yerine getirmek zorunda olup bu hakkın yol açtığı tüm masraflara da katlanmak durumundadır.

TKHK-m.15/f.2’de ücretsiz onarım ve hizmetin yeniden görülmesi haklarının sağlayıcı için orantısız güçlükler doğuracak olması halinde bu hakların kullanılmayacağı belirtilmiş ve orantısızlığın tespitinde dikkate alınacak hususlara değinilmiştir. TKHK-m.15/f.4’te ise ücretsiz onarım veya hizmetin yeniden görülmesi hakları seçildiğinde bu taleplerin ne kadar bir süre içerisinde yerine getirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak aşağıda ele alınacağı üzere, her iki hakkın da taşıma sözleşmeleri bakımından kullanılması fiilen mümkün durmadığından bu hususlarla ilgili detaylı açıklama yapılmamıştır.

TKHK-m.15/f.3 ise tüketicinin sözleşmeden dönme veya ayıp oranında bedelden indirim hakkını seçmesi halinde, ödemiş olduğu bedelin tümünün veya bedelden indirim yapılan tutarın tüketiciye derhal iade edileceğini belirtmiştir⁸⁶.

ac. Tüketicinin Seçimlik Haklarını Kullanmasının Koşulları

Tüketicinin, yani konumuz bakımından yolcunun seçimlik haklarını kullanılmasının koşulları şöyle özetlenebilir:

1- Öncelikle, hizmetin ifasında gecikme veya hizmetin, sağlayıcı tarafından zikir ya da vaad edilen veya objektif olarak taşınması gereken özelliklerinde bir eksiklik bulunması gerekmektedir; yani hizmette bir *ayıp* söz konusu olmalıdır. Ayıbın, hizmetin tüketiciye sunulması anında mevcut olması gerektiği doktrinde belirtilmektedir⁸⁷.

2- Ayıbın önemli bir ayıp olmasının gerekip gerekmediği ise doktrinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre ayıplı hizmetten dolayı sağlayıcının sorumlu tutulabilmesi için ayıbın önemli bir ayıp olması gerekir⁸⁸. Diğer bir görüşe göre ise ayıplı mal bakımından TBK-m.219’da ayıbın önemli olması şartı aranmıştır; ancak ayıplı hizmet bakımından TKHK-m.13-16 arasındaki

⁸⁶ Tüketicinin ayıp oranında bedelde indirim istemesi halinde hizmetin ayıplı ve ayıpsız değerleri arasındaki oranın kararlaştırılmış hizmet bedeline uygulanacağı yönünde bkz: ÇAĞLAYAN, s.368; ŞAHİN, s.114-115.

⁸⁷ ŞAHİN, s.108.

⁸⁸ DOĞAN, s.201; GÜMÜŞ, M. Alper, **6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi**, Cilt 1 (Madde: 1-46), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014, s.90.

hükümlerde böyle bir koşula rastlanmamaktadır. Bu sebeple ayıbın önemli olması koşulu burada aranmayacaktır⁸⁹. Kanaatimizce de TTK-m.13-16 arasındaki hükümlerde ayıbın önemli olması şartına yer verilmediği için kanun koyucunun burada bilinçli bir boşluk bıraktığı sonucuna ulaşılmalı ve ayıbın önemli olması koşulu aranmamalıdır.

3- Tüketicinin taşıma sözleşmesi kurulurken hizmetin ayıplı olarak ifa edileceğini bilmemesi ve ayıbı kabul etmiş olmaması gerekir⁹⁰. Esasen bu koşul TKHK-m.10'da ve TBK-m.222'de ayıplı mallar için aranmış olup ayıplı hizmetlerde böyle bir koşul aranmamıştır. Ancak doktrinde de belirtildiği üzere TKHK-m.10 burada kıyasen uygulama alanı bulabilir⁹¹. Zira Uber'in sunacağı taşıma hizmetinin ayıplı hizmet niteliğinde olacağını, örneğin taşıma hizmetinde gecikme söz konusu olacağını bile bile taşıma sözleşmesinin tarafı olan yolcunun, daha sonra, hizmetin ayıplı olarak ifası nedeni ile uğradığı zararları tazmin ettirmeye çalışması dürüstlük kuralı ile bağdaşmaz. Sonuç olarak tüketicinin, sözleşmenin kurulduğu anda, hizmetin ayıplı olarak ifa edileceğini bilmiyor olması gerekir.

4- Sorumluluğu sınırlandıran veya kaldıran bir anlaşma olmaması gerekir. Esasında bu husus tartışmalıdır. Şöyle ki eski TKHK-m.4/A'nın 4.fikrasında sağlayıcının sorumluluğunun genişletebileceğine dair hüküm bulunmakta iken yeni TKHK'da bu hususa yer verilmemesi farklı görüşler ortaya çıkarmıştır⁹². Bir görüşe göre ayıptan doğan sorumluluğa ilişkin kurallar tüketici lehine nisbî emredicidir ve sağlayıcının sorumluluğu daraltılamaz. Bu nedenle sorumsuzluk anlaşmaları kesin hükümsüz olacaktır⁹³. Bir diğer görüşe göre ise sağlayıcının sorumluluğunu sınırlayan veya kaldıran sözleşme hükümleri üzerinde hiçbir müzakere söz konusu olmamışsa, sağlayıcı bu kayıtları sözleşmeye tek taraflı olarak koymuşsa bu kayıtlar TKHK-m.5/f.1 uyarınca haksız şart olarak kabul edilecek ve geçersiz sayılacaktır. Eğer

⁸⁹ İNCEOĞLU, s.211; BAŞ SÜZEL, Ece, "Tüketici Hukukunda İş Görme (Hizmet) Sözleşmelerinde Ayıplı İfa", **MÜHF-HAD**, C.XXIV, S.2, Aralık 2018, s.984-985. Şahin ise bu durumda tüketicinin hangi seçimlik hakkını kullanabileceğinin somut olayda TMK-m.2 uyarınca belirlenmesi gerektiğini belirtmektedir. Bkz: ŞAHİN, s.107.

⁹⁰ DOĞAN, s.201.

⁹¹ ÇAĞLAYAN, s.363.

⁹² ÇAĞLAYAN, s.364-365.

⁹³ DOĞAN, s.201; BAŞ SÜZEL, s.985; İNCEOĞLU, s.211; ŞAHİN, s.111; YAVUZ, s.167.

bu kayıtlar müzakere edilmişse, sağlayıcının sorumluluğun artırılmasının mümkün olması karşısında sorumluluğun sınırlanması ile ilgili TKHK'da açık bir hüküm olmaması bilinçli boşluk kabul edilerek bu kayıtların bağlayıcı olmadığı ileri sürülebilir. Ancak burada bu boşluğun bilinçli olmadığı ve TBK'nın genel düzenlemelerinden ayrılmak için yeterli bir neden olmadığı ve sonuç olarak sorumsuzluk kayıtlarının geçerli olduğu kabul edilmelidir⁹⁴.

Kanaatimizce TKHK'un temel amacı zayıf konumda olduğu kabul edilen tüketiciyi korumak olduğuna göre sorumsuzluk anlaşmalarının geçerli olduğunu kabul etmek kanunun amacı ile çelişecektir. Ayrıca ayıplı hizmetten doğan sorumlulukta zamanaşımını düzenleyen TKHK-m.16'in 1.fıkrası, sorumluluk süresinin uzatılabileceğini belirtmiş olmasına karşın bu sürenin kısaltılabileceğinden söz etmemiştir. Şu halde burada gerçekten de bilinçli bir boşluk olduğu kabul edilmelidir. Bu sebeple haksız şart hükümlerine gitmeye gerek olmaksızın, sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersiz sayılmalıdır.

Bu hakların kullanılması için ayıbın sağlayıcıya ihbar edilmesi ise gerekmemektedir. Nitekim eski TKHK-m.4/A'nın 2.fıkrasında yer alan hizmetin ifasından itibaren otuz gün içerisinde ayıbı sağlayıcıya bildirme yükümlülüğüne TKHK'da yer verilmemiştir⁹⁵. Ancak tüketicinin seçimlik haklarını, TKHK-m.16/f.1'de belirtilen zamanaşımı süresi (ayıp daha sonra ortaya çıkmış olsa bile hizmetin ifasından itibaren 2 yıl) içerisinde kullanması gerekmektedir⁹⁶. Sağlayıcının ayıbı ağır kusurla veya hile ile gizlemesi durumunda ise TKHK-m.16/f.2 uyarınca zamanaşımı hükümleri uygulanmayacaktır.

Son olarak belirtmek gerekir ki tüketicinin seçimlik haklarını kullanması için sağlayıcının ayıbı bilmesi veya kusurlu olması gerekmemektedir⁹⁷. Şu halde, sunulan taşıma hizmetinin ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde değerlendirilebildiği durumlarda Uber, kusuru olmasa bile TKHK çerçevesinde yolcuya karşı sorumlu olacaktır.

⁹⁴ ÇAĞLAYAN, s.364-365.

⁹⁵ İNCEOĞLU, s.211; ŞAHİN, s.110

⁹⁶ ŞAHİN, s.110.

⁹⁷ ASLAN, s.97; DOĞAN, s.201.

ad.Yolcu Taşıma Sözleşmesi Çerçevesinde Tüketicinin Seçimlik Haklarının Değerlendirilmesi

Sunulan taşıma hizmetinin ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde değerlendirilebildiği durumlarda yolcu, TKHK-m.15'ten doğan toplam dört tane seçimlik hakka sahip olsa da bu seçimlik hakların tamamının yolcu taşıma sözleşmelerinde uygulama alanı bulabileceğini söylemek güçtür. Bir kere, hizmetin yeniden görülmesini talep etmek anlamsız olacaktır. Zira yolcu belli bir zaman kesitinde bir yerden bir başka yere ulaşma amacı taşımaktadır. Bu sebeple taşıma hizmetinin yeniden görülmesini istemek anlamsız olacaktır. Örneğin 10.05.2019'da saat 19.00'da Beşiktaş'ta bir etkinliğe katılacak kişinin, Uber uygulamasında öngörülen tahmini varış süresi içerisinde Beşiktaş'a varamaması durumunda, hizmetin yeniden görülmesinin istenmesinde pratik bir yarar yoktur.

Ücretsiz onarım hakkı da burada anlamsız kalır. Zira öncelikle ortada, görülen hizmet sonucunda açığa çıkan bir varlık olmalıdır ki onarılması mümkün olsun. Örneğin eser sözleşmelerinde ücretsiz onarım hakkı kullanılabilir. Ancak işin mahiyeti gereği taşıma sözleşmelerinde ücretsiz onarım hakkının kullanılması mümkün durmamaktadır.

Yolcu, sözleşmeden dönmeyi seçtiğinde ve tasfiye süreci başladığında Uber'in taşıma hizmetinin bedelini iade etmesinde bir sorun olmamakla beraber, taşıma ediminin alacaklısı konumunda olan yolcunun bu edimi iade etmesi fiilen mümkün olmadığına göre burada dönme yerine fesih hakkı mı söz konusu olmalıdır yoksa yolcu, taşıma edimini iade edemeyeceği için hizmetten yararlandığı oranda Uber'e ödeme mi yapmalıdır sorusu akla gelmektedir. Ancak bu sefer de her iki durumun pratik sonucun, ayıp oranında bedelde indirim yapılmasından ne ölçüde farklı olacağı sorunu ile karşılaşılacaktır⁹⁸.

Sonuç olarak yolcu, her ne kadar kağıt üzerinde dört farklı seçimlik hakkı olsa da, pratikte ayıp oranında bedelin indirilmesini talep edebilecektir diyebiliriz. Bu durum ise sunulan taşıma hizmetinin ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde değerlendirilebileceği durumlarda TKHK düzenlemelerinin yetersiz kaldığını göstermektedir. Bu sorunların kaynağı ise TKHK

⁹⁸ Ayıplı hizmetlerde sözleşmeden dönmeyi değil sözleşmenin feshinin söz konusu olacağı hakkında bkz: GÜMÜŞ, **Borçlar**, s.140. Aksi yönde bkz: İNCEOĞLU, s.215.

hükümlerinin taşıma sözleşmelerine özel olarak düzenlenmiş olmamasında yatmaktadır.

Hem bu sorunun çözümü adına hem de Uber'in sorumluluğu bakımından dayanılabilecek birden çok kanun bulunması nedeni ile aşağıda, yolcu taşıma hizmetlerinde sağlayıcının/taşıyıcının sorumluluğuna hangi hükümlerin uygulanması gerektiği konusu ele alınacaktır.

e. Uber'in Sorumluluğu Bakımından Hangi Hükümler Uygulanmalıdır?

TTK, KYTK, KTK ve TKHK'nda Uber'in, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumluluğuna uygulanabilecek hükümler yer almaktadır. Görüleceği üzere Uber, birden çok kanun uyarınca sorumlu tutulabilmektedir. Bu kanunlara bir de genel kanun olan TBK'yı eklemek gerekir. Nitekim hizmetin gereği gibi ifa edilmemesi bir kötü ifa hali olup sözleşmeye aykırılık oluşturur ve TBK-m.112 ve devamı, burada da uygulama alanı bulabilir. Yine koşulları varsa tüketicinin TBK uyarınca yanıltma veya aldatmaya ilişkin hükümlere dayanması da mümkündür (TBK-m.30 vd)⁹⁹. Uber'in sorumlu tutulabileceği birden çok kanun olduğuna göre burada söz konusu düzenlemelerden hangisinin uygulanacağını belirlemek gerekecektir.

Yukarıda izah edildiği üzere TKHK hükümleri, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmediği durumlarda yetersiz kalmaktadır. Buna karşın TTK'da ise taşıma sözleşmeleri ve taşıyıcının sorumluluğu detaylı şekilde düzenlenmiştir. Bu sebeple doktrinde, her ne kadar TKHK, TTK'dan daha sonra yürürlüğe girmiş olsa da TKHK'un, TTK'da yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümleri ortadan kaldırma amacı olmadığı, zira TKHK'da daha genel kurallar getirildiği, buna karşın TTK'da daha detaylı düzenlemelere yer verildiği, TTK'daki hükümlerin tüketici için daha lehe olduğu ve bu sebeple öncelikli olarak TKHK'nın değil TTK'nın uygulanması gerektiği belirtilmektedir¹⁰⁰. Nitekim Yargıtay da bir kararında TTK yerine TKHK'un uygulanmasını bozma sebebi saymıştır¹⁰¹.

⁹⁹ Detaylı bilgi için bkz: ASLAN, s.132 vd.

¹⁰⁰ BAŞ SÜZEL, s.973-974.

¹⁰¹ Yarg.11.HD, 2016/890 E., 2017/586 K., 06.02.2017 T. (www.kazanci.com) (Erişim Tarihi 12.03.2019)

Yine benzer yöndeki bir görüşe göre TKHK, TBK ve TTK'ya göre özel kanun niteliği taşımaktadır. Ancak TKHK, TTK karşısında tüm hükümleri ile özel kanun sayılamaz. Nitekim aksi halde ticari ihtiyaç ve gelişmelere paralel olarak TTK'ya konulmuş özel hükümler uygulama alanı bulamayabilir. Bu sebeple taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi özel hükümlerle düzenlenmiş sözleşmeler söz konusu olduğunda hangi kanunun uygulanacağı belirlenirken özel-genel kanun ilişkisi çerçevesinde değil özel-genel hüküm ilişkisi çerçevesinde düşünülmelidir. TKHK'un ayıplı hizmete ilişkin hükümleri, yukarıda da izah edildiği üzere, taşıma hukukundan kaynaklanan sorunları çözmek için yeterli gözükmemektedir ve taşıyıcının sorumluluğu TTK'da özel ve emredici hükümlerle düzenlendiği için TKHK yerine TTK uygulanmalıdır¹⁰².

Kanaatimizce de TKHK'nun ayıplı hizmete ilişkin hükümleri yolcu taşıma sözleşmeleri için özel olarak düzenlenmediği için taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmediği durumlar bakımından yetersiz kalmaktadır. Buna karşılık TTK ise taşıyıcının sorumluluğunu oldukça kapsamlı biçimde düzenlemiştir. TKHK, TTK'ya göre özel kanun niteliği taşımakla beraber, doktrinde de ifade edildiği gibi burada özel-genel kanun ilişkisinden değil, özel-genel hüküm ilişkisinden hareket edilmelidir. Bu çerçevede TTK'da yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler, TKHK'un ayıplı hizmet hükümlerine göre özel hüküm niteliği taşımaktadır ve bu sebeple TKHK'a göre öncelikle uygulanması gerekir.

TBK ise gerek TTK gerekse de TKHK'a göre genel kanun niteliğinde olduğu için ancak TTK veya TKHK'da boşluk olduğu durumlarda uygulama alanı bulabilmelidir. Bu noktada TKHK-m.15/f.1'in, seçimlik haklara ek olarak TBK çerçevesinde tazminat talep edilmesine de olanak verdiği hatırlatılmalıdır. Şu halde tüketici, TKHK-m.15/f.1'de yer alan seçimlik haklarından birini kullandığında TBK uyarınca tazminat isteme hakkını kaybetmemektedir. Ancak TKHK'daki ayıplı hizmet hükümleri yerine TTK'da yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin öncelikli olarak uygulanması gerektiğini belirttiğimiz için kanaatimizce tazminat talepleri de esasen TTK'da çerçevesinde çözümlenmelidir.

¹⁰² BAHTİYAR/ BİÇER, s.417-418; AKSOY, Sami, "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.XXXI, S.2, Haziran 2015, s.323 vd.

Belirtmek gerekir ki taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi, hem sözleşmeye aykırılık hem de haksız fiil teşkil ediyorsa burada sorumluluk sebeplerinin yarışması (TBK-m.60) gündeme gelir. Bu çerçevede karayolunda gerçekleşen bir kaza söz konusu olduğunda ve KTK-m.85 uygulama alanı bulabildiğinde, tazminat talepleri bakımından KTK ile TTK hükümlerinin yarışacağı söylenebilecektir¹⁰³. Ancak KTK'nın özel düzenleme olması nedeni ile burada KTK ile TTK arasında yarışma olmayacağı da doktrinde ifade edilmektedir¹⁰⁴.

KYTK'nda yer alan taşımacının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler (m.6/f.3, m.7/f.1) ise, TTK-m.994/f.1 hükmü ile paralel ve genel düzenlemelere yer vermektedir. Bu sebeple KYTK'nun anılan hükümlerinin, taşıyıcının sorumluluğu bakımından TTK-m.914/f.1 ile beraber uygulanacağını söylemek yerinde olacaktır.

Burada son olarak görevli mahkemeye de değinmek gerekmektedir. TKHK-m.73/f.1 *“Tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyumsuzluklara ilişkin davalarda tüketici mahkemeleri görevlidir.”* demektedir. TKHK-m.83/f.2 ise *“Taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olması, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve bu Kanunun görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemez.”* hükmüne yer vermektedir. Şu halde her ne kadar Uber'in sorumluluğu TKHK'a göre değil, taşıyıcının sorumluluğunu özel olarak ele alan TTK'ya göre belirlenecekse de, davanın tüketici mahkemelerinde açılması gerekecektir¹⁰⁵.

f. Uber'in Sorumsuzluk Kayıtlarının Değerlendirilmesi

Uber'in internet sitesinde yer alan şartları incelendiğinde Uber'in, bazı sorumsuzluk kayıtlarına yer verdiği görülmektedir¹⁰⁶. Acaba Uber'in tek ta-

¹⁰³ TOKAT, s.2966.

¹⁰⁴ KARACAN ÇETİN, s.52-54.

¹⁰⁵ Görevli mahkeme hakkında detaylı açıklamalar ve taşıma hukukuna ilişkin davaların asliye ticaret mahkemelerinde görülmesi gerektiği hakkında bkz: AKSOY, **Taşıma**, s.326 vd; AKSOY, Sami, “Yargıtay 20.Hukuk Dairesi'nin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.XXXIII, S.1, Mart 2017, 300 vd.

¹⁰⁶ **“5. Feragatler; Sorumluluğun Sınırlanması; Teminat.**

FERAGAT.

HİZMETLER BU ŞEKİLDE VE OLDUĞU GİBİ SAĞLANIR. UBER İMA EDİLEN PA-

raflı olarak düzenlediği bu sorumsuzluk kayıtları geçerli olacak mıdır?

ZARLANABİLİRLİK GÜVENCELERİ DÂHİL, BELİRLİ BİR AMACA UYGUN OLAN VE İHLALE SEBEP OLMAYAN BU HÜKÜMLERDE AÇIKÇA BELİRTİLMİYEN AÇIK, İMA EDİLEN VEYA KANUNİ TÜM İFADELERİ VE İZİNLERİ REDDEDER. UBER AYRICA, HİZMETLERİN KULLANIMIYLA ELDE EDİLEN HİZMETİN, HERHANGİ BİR HİZMETİN VEYA MALİN GÜVENİLİRLİĞİNİ, DAKİKLİĞİNİ, KALİTESİNİ, UYGUNLUĞUNU VEYA MEVCUDİYETİNİ YA DA HİZMETİN KESİNTİSİZ VE HATASIZ OLACAĞINI İFADE ETMEZ, KEFİL OLMAZ YA DA GARANTİ ETMEZ. UBER, ÜÇÜNCÜ ŞAHIS SAĞLAYICILARIN KALİTESİNİ, UYGUNLUĞUNU, GÜVENLİĞİNİ VEYA YETENEĞİNİ GARANTİ ETMEZ. HİZMETLERİ VEYA ONLARLA BAĞLANTILI OLARAK TALEP EDİLEN HERHANGİ BİR HİZMETİ YA DA MALİ KULLANIMINIZDAN DOĞACAK TÜM RİSKİN, YÜRÜRLÜKTEKİ KANUNUN İZİN VERDİĞİ AZAMI ÖLÇÜDE SİZE AİT OLACAĞINI KABUL ETMEKTESİNİZ.

SORUMLULUĞUN SINIRLANMASI.

UBER BU TÜR HASARLARIN OLMA OLASILIĞINA KARŞI UYARMIŞ OLSA BİLE HİZMETLERİN KULLANIMIYLA BAĞLANTILI VEYA HERHANGİ BİR ŞEKİLDE BUNUN SONUCU OLAN KÂR KAYBI, VERİ KAYBI, KİŞİSEL YARALANMA VE MAL HASARI DÂHİL HİÇBİR DOLAYLI, TESADÜFİ, HUSUSİ, EMSAL NİTELİĞİNDE, CEZA GEREKTİREN VE SONUCU OLAN HASARLARDAN YÜKÜMLÜ DEĞİLDİR. UBER BU TÜR HASARLARIN OLMA OLASILIĞINA KARŞI UYARMIŞ OLSA BİLE AŞAĞIDAKİLERDEN KAYNAKLANAN HERHANGİ BİR HASARDAN, YÜKÜMLÜLÜKTEN VEYA KAYIPTAN SORUMLU TUTULAMAZ: (i) HİZMETLERİ KULLANIMINIZ, HİZMETLERLE ALÂKANIZ YA DA HİZMETLERE ERİŞİMİNİZİN VEYA KULLANIMINIZIN AKSAMASI; (ii) SİZİNLE ÜÇÜNCÜ ŞAHIS SAĞLAYICI ARASINDAKİ HERHANGİ BİR İŞLEM YA DA İLİŞKİ. UBER'İN MAKUL KONTROLÜNÜN DIŞINDAKİ SEBEPLERDEN KAYNAKLANAN PERFORMANS GECİKMELELERİNDEN YA DA BAŞARISIZLIKLARINDAN UBER YÜKÜMLÜ DEĞİLDİR. BAZI İSTEK MARKALARIYLA TALEP EDİLEN TAŞIMACILIK HİZMETLERİNİ VEREN ÜÇÜNCÜ ŞAHIS TAŞIMACILIK SAĞLAYICILARININ ORTAK ARAÇ KULLANIMI VE KİŞİLER ARASI TAŞIMACILIK TEKLİF EDEBİLECEĞİNİ, AYRICA PROFESYONEL OLARAK LİSANSLI YA DA İZİNLİ OLMAYABİLECEĞİNİ KABUL EDERSİNİZ. HİÇBİR ŞEKİLDE UBER'İN HİZMETLERLE İLGİLİ TÜM HASAR, KAYIP VE HUKUKİ SEBEPLER İÇİN SİZE KARŞI OLAN YÜKÜMLÜLÜĞÜ BEŞ YÜZ EURO (500)*YU GEÇEMEZ.

UBER HİZMETLERİNİ ÜÇÜNCÜ ŞAHIS SAĞLAYICILARDAN TAŞIMACILIK, MAL VEYA LOJİSTİK HİZMETLERİ TALEP ETMEK VE PLANLAMAK İÇİN KULLANABİLİRSİNİZ ANCAK UBER'İN, İŞBU HÜKÜMLERDE AÇIKÇA BELİRTİLENLER DIŞINDA, ÜÇÜNCÜ ŞAHIS SAĞLAYICILAR TARAFINDAN VERİLEN TAŞIMACILIK, MAL VEYA LOJİSTİK HİZMETLERİ İÇİN SİZE KARŞI HİÇBİR YÜKÜMLÜLÜĞÜ BULUNMADIĞINI KABUL ETMEKTESİNİZ.

İŞBU BÖLÜM 5'TEKİ SINIRLAMALAR VE FERAGAT, BİR MÜŞTERİ OLARAK, YÜRÜRLÜKTEKİ KANUNEN HARİÇ TUTULAMAYAN HAKLARINIZI DEĞİŞTİRMEYİ VEYA YÜKÜMLÜLÜĞÜ KISITLAMAYI AMAÇLAMAZ." Bkz: <https://www.uber.com/tr/legal/terms/tr/> (Erişim Tarihi 20.04.2019)

TBK-m.115/f.1 uyarınca borçlunun ağır kusurundan doğan sorumluluğu önceden yapılacak bir anlaşma ile ortadan kaldırılamamaktadır. Ancak borçlunun hafif kusurundan kaynaklanan sorumluluğu, TBK-m.115/f.2 ve f.3'te belirtilen istisnalar dışında kaldırılabilir. TBK-m.116/f.2 uyarınca ise ifa yardımcılarının fiillerinden doğan sorumluluk, önceden yapılan bir anlaşma ile kısmen veya tamamen kaldırılabilir.

Genel kurallar bu şekilde olmakla beraber TTK-m.854, hafif veya ağır kusur ayrımı yapmaksızın taşıyıcının sorumluluğunun önceden hafifletilmesi veya kaldırılmasını yasaklamıştır. Bu çerçevede taşıyıcı olarak Uber, taşıma ediminin ifasını sürücülere devretmesine rağmen taşımadan kaynaklanan sorumluluğunu hafifletmeyecek veya kaldıramayacaktır. KTK-m.111/f.1 uyarınca da KTK'dan doğan sorumluluğun hafifletilmesi veya kaldırılması mümkün değildir. TKHK'da açık hüküm olmamakla beraber katıldığımız görüş uyarınca ayıplı hizmetler bakımından sağlayıcının sorumluluğu genişletilebilir; ancak hafifletilemez veya kaldırılamaz. Bu sebeple Uber'in, taşıma hizmetinden kaynaklanan sorumluluğunu kaldırdığına dair beyanı geçerli değildir. Ayrıca tüketici ile müzakere edilmeyen ve Uber'in tek taraflı iradesine dayanan bu sorumsuzluk kayıtları TKHK-m.5 çerçevesinde haksız şart olarak değerlendirilebilecek ve bu doğrultuda da geçersiz sayılabilecektir.

g. Uber'in, Sürücülerin Fiillerinden Doğan Sorumluluğu

Uber, daha evvel de izah edildiği üzere, yolcu ile kurulan yolcu taşıma sözleşmesinin tarafıdır ve gerek TTK ve KYTK uyarınca taşıyıcı/taşımacı sıfatı ile gerekse de TKHK uyarınca sağlayıcı sıfatı ile taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden sorumlu olacaktır. Bunun yanı sıra Uber'in, KTK uyarınca akit dışı sorumluluğuna gidilmesi de mümkündür.

Burada ise Uber'in, sürücülerin fiilleri yüzünden taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden doğan sorumluluğu ele alınacaktır. Zira Uber, her ne kadar yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı kendisi olsa da, yüklenmiş olduğu taşıma borcunu sürücüler vasıtası ile ifa edebilmektedir. Sürücülerin taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesine neden olan fiillerinden dolayı Uber'in sorumlu olup olmayacağını belirlemek için ise sürücülerin alt taşıyıcı ya da işçi olarak kabul edilmelerine göre ayrı ayrı değerlendirme yapmak gerekecektir.

KTK uyarınca Uber'in sorumluluğu ise sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmelerinden etkilenmeyeceği için tekrardan kaçınmak adına

Uber'in KTK'dan doğan sorumluluğu kısaca, ayrı bir başlık çerçevesinde ele alınacaktır.

aa. Sürücülerin Alt Taşıyıcı Olarak Kabul Edilmeleri Durumu

İlk olarak belirtilmelidir ki taşıyıcının, taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği taşıma borcunu kısmen ya da tamamen alt taşıyıcıya devretmesi mümkündür; ancak taşıyıcı, devrettiği taşıma işinden doğan sorumluluktan kurtulamaz ve taşımanın tamamından sorumlu olmaya devam eder¹⁰⁷. Sürücülerin alt taşıyıcı sayılmaları durumunda Uber, TTK-m.888/f.3 uyarınca alt taşıyıcı ile yani sürücü ile müteselsilen sorumlu olacaktır. Şu halde örneğin sürücü nedensiz yere yol değiştirir ve yolcunun gecikmesine neden olursa yolcu, gecikmeden doğan zararları için Uber'e de sürücüye de başvurma imkanına sahip olacaktır¹⁰⁸.

Belirtmek gerekir ki sürücünün fiillerinin, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesine neden olması durumunda TBK-m.116 hükmü de uygulama alanı bulabilir. Zira Uber, yolcu ile yaptığı taşıma sözleşmesinden doğan borcunun ifasını alt taşıma sözleşmesi ile sürücülere bırakmış olur ve sürücüler ifa yardımcısı¹⁰⁹ sıfatını taşırlar. Bu sebeple Uber, TBK-m.116 uyarınca sürücülerin taşıma borcuna aykırı davranışlarla yolcuya verdikleri zarardan sorumlu olur. TBK-m.116 akdi ve kusursuz bir sorumluluk halini düzenlemektedir¹¹⁰. Kanaatimizce TTK-m.888/f.3'a göre genel hüküm niteliği taşıdığı için TBK-m.116, TTK-m.888/f.3'ün uygulama alanı bulamadığı durumlarda uygulanmalıdır.

¹⁰⁷ ADIGÜZEL, *Fili Taşıyıcı*, s.6-7.

¹⁰⁸ Esasında TTK-m.888/f.3 hükmü eşya taşımalarına ilişkin hükümler içerisinde yer almaktadır; ancak yolcu taşımalarında da alt taşıma sözleşmeleri kurulabileceği ve yolcu taşımaları ile ilgili hükümler içerisinde alt taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili özel bir düzenleme olmadığı için kanaatimizce TTK-m.888/f.3 kıyasen yolcu taşımalarına da uygulanabilir.

¹⁰⁹ TBK-m.116 uyarınca *"borçlunun birlikte yaşadığı ya da yanında çalışanlar gibi"* olarak ifade edilen ifa yardımcısının, borçluya bir sözleşme ile bağlı olması veya onun emri altında çalışması gerekmemektedir. Bir kişinin ifa yardımcısı olarak kabul edilmesi için borcun ifasına borçlunun rızası ile katılmış olması gerekli ve yeterlidir. Daha detaylı bilgi için bkz: OĞUZMAN, M.Kemal /ÖZ, Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C.I, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012, s.460 vd; SEROZAN, Rona, *İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme*, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2016, s.288-291; HATEMİ, Hüseyin/ GÖKYAYLA, Emre, *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, 4.Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2017, s.288-291; EREN, s.1100-1105.

¹¹⁰ OĞUZMAN/ÖZ, C.II, s.131, 135; OĞUZMAN/ÖZ, C.I, s.469; EREN, s.644.

Eşya taşımalarına ilişkin bir hüküm olan TTK-m.879 taşıyıcının, "... taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi" sorumlu olacağını düzenlemektedir. Bu hükümde geçen "taşıyıcının yararlandığı kişiler" kavramı, taşıyıcının taşıma sözleşmesinin ifası için kullandığı, kendi adamları dışında kalan kişileri ifade eder¹¹¹. Şu halde yolcunun bagajına gelen zarardan sorumluluğu düzenleyen TTK-m.912/f.1'de yapılan atf uyarınca bu hüküm yolcu taşımalarına da uygulanacaktır ve taşıma sırasında sürücünün kusuru ile yolcunun bagajına gelen zararlar için Uber, TTK-m.879'e göre sorumlu olacaktır¹¹².

Sürücülerin alt taşıyıcı oldukları kabul edildiğinde sürücülerini bağımsız çalışanlar olarak kabul edeceğimiz için burada Uber'in TBK-m.66 çerçevesinde sorumluluğu gidilmesi ise söz konusu olmayacaktır¹¹³.

ab.Sürücülerin İşçi Olarak Kabul Edilmeleri Durumu

Uber sürücülerinin işçi oldukları kabul edilirse artık sürücüler, alt taşıyıcı olarak kabul edilmedikleri için TTK-m.888/f.3 uygulama alanı bulamayacaktır. Buna karşılık yolcunun bagajı bakımından TTK-m.879'in uygulanması mümkündür; zira anılan madde taşıyıcının kendi adamlarının fiil ve ihmallerinden sorumlu olacağını da düzenlemektedir. Buradaki "kendi adamları" ifadesinden, taşıyıcıya bağlı olarak iş gören kişileri, yani taşıyıcının işçilerini anlamak gerekmektedir¹¹⁴.

Uber sürücülerini işçi olarak kabul ettiğimizde, TBK-m.116 da uygulama alanı bulabilecektir. Bu çerçevede yolcu, sürücülerin taşıma borcuna aykırı davranışları sebebi ile Uber'e başvurma imkanına sahiptir.

Burada, TBK-m.66 çerçevesinde Uber'in sorumluluğuna gidilmesi ise mümkün olacaktır. Buna göre Uber, sürücülerin taşıma hizmeti sırasında işledikleri haksız fiiller ile yolculara verdikleri zararlardan, kusuru olmasa bile sorumlu olacaktır. Ancak sürücülerin, taşıma hizmeti ile fonksiyonel

¹¹¹ ADIGÜZEL, **Karayolu**, s.133.

¹¹² TTK-m.879 uyarınca taşıyıcının sorumlu tutulması için, yardımcılarının kusurlu olması gerekmez. Bkz: ADIGÜZEL, **Karayolu**, s.139; ERDEM, s.341-343.

¹¹³ TBK-m.66 uyarınca adam çalıştırmanın sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için zarar veren kişinin, sorumlu tutulmak istenen kişinin işe aldığı ve onun emri altında, ona bağlı olarak çalışan bir kişi olması gerekmektedir. Bkz: OĞUZMAN/ÖZ, **C.II**, s.140-141.

¹¹⁴ ADIGÜZEL, **Karayolu**, s.131.

bağı olmayan, tamamen şahsi kusurlarına dayanan fiilleri ile yolculara verdikleri zararlardan Uber'in sorumlu tutulamayacağı kabul edilmelidir. Nitekim TBK-m.66 uyarınca adam çalıştıranın sorumluluğuna gidilebilmesi için çalışana verilen iş ile zarar verici fiil arasında fonksiyonel bir bağ olması gerekmektedir¹¹⁵. Bu noktada 25.03.2018'de İstinye'de gerçekleşen bir olayı da örnek olarak verebiliriz. Atatürk Havalimanı'na gitmek için Uber uygulamasını kullanan yolcu B.E. ile sürücü M.Ü. arasında ücretin miktarından kaynaklanan bir tartışma çıkmış ve iddiaya göre M.Ü, B.E.'yi kolundan tutarak bariyerlere fırlatmış ve tekmelemiştir¹¹⁶. B.E. bu olay sebebi ile sürücü ile Uber'e karşı 1 milyon TL'lik manevi tazminat davası açmıştır. Dava henüz sonuçlanmış olmamakla beraber, bu olayda yapılan iş ile verilen zarar arasında fonksiyonel bir bağ bulunmadığı açık olduğundan kanaatimizce Uber'in sorumluluğuna gidilmesi mümkün değildir.

Belirtmek gerekir ki sürücülerin taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesine yol açan fiilleri aynı anda hem borca aykırılık hem de haksız fiil teşkil ediyorsa burada TBK-m.66 ile TBK-m.116 yarışması gündeme gelecektir¹¹⁷.

ac. KTK Uyarınca Sorumluluk

Daha evvel de açıklandığı üzere Uber sürücülerini ister alt taşıyıcı isterse de işçi olarak kabul edilsinler, KTK uyarınca işleten sıfatını taşıyacaklardır.

¹¹⁵ OĞUZMAN/ÖZ, C.II, s.141-142.

¹¹⁶ <https://www.cnnurk.com/turkiye/uber-ve-soforden-1-milyon-lira-tazminat-istedi> (Erişim Tarihi 12.05.2019)

Kaliforniya'da yaşanan bir olayı burada kısaca anlatmak istemekteyiz. Jane Doe isimli bir kadın, Uber sürücüsü tarafından taciz edildiği iddiası ile sürücü ve Uber'e karşı dava açmıştır. Mahkeme, Uber sürücülerinin işçi olarak kabul edilebileceğine hükmetmiş ve Kaliforniya yasalarına göre işçinin uygunsuz davranışlarından dolayı işverenin, işçinin işe alınması, eğitimi ve denetlenmesinde ihmali varsa sorumlu tutulabileceğini belirterek sürücünün sabıka geçmişi olduğunu ve Uber'in bunu denetlemesi gerektiğine karar vermiş ve Uber'in bu sebeple sorumlu tutulabileceğine hükmetmiştir. Bkz: Jane Doe v. Uber - Case No. 15-cv-04670-SI, s.5 vd. Bkz: <https://ia600204.us.archive.org/2/items/gov.uscourts.cand.291908/gov.uscourts.cand.291908.68.0.pdf> (Erişim Tarihi 18.04.2019).

ABD'de başta olmak üzere dünya genelinde yaşanan benzer olaylar için bkz: CRESPO, s.102-103; DYER, Emily L., "Need a Ride: Uber: The Trendy Choice That Could Turn Threatening", *Nevada Law Journal*, Volume: XVII, 2016, s.15-17; MITCHELL, Erin, "Uber's Loophole in the Regulatory System", *HLRe: Off Rec.*, S.75, 2015-2016, s.78-79.

¹¹⁷ OĞUZMAN, ÖZ, s.137; EREN, s.646.

Uber ise KTK uyarınca teşebbüs sahibi sıfatını taşıyacaktır. KTK-m.85/f.1 çerçevesinde işletilme halinde olan aracın verdiği zararlar bakımından Uber ile sürücü müştereken ve müteselsilen sorumlu olacaktır. KTK-m.85/f.5 uyarınca Uber, işletilme halinde olmayana aracın verdiği zararlar bakımından ise işletenin yani sürücünün kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olacaktır¹¹⁸.

B. Sürücülerin, Taşıma Hizmetinin Gereği Gibi İfa Edilmemesinden Doğan Sorumluluğu

Sürücülerin, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesine neden olmalarından doğan sorumlulukları, sürücülerin alt taşıyıcı veya işçi olarak kabul edilmelerine göre değişebileceği için burada her iki ihtimale göre ayrı ayrı değerlendirme yapılacaktır. Ancak KTK uyarınca sürücülerin sorumluluğu her iki durumda da aynı olacağı için sürücülerin KTK'dan doğan sorumluluğu ayrı bir başlık çerçevesinde ele alınacaktır.

a. Sürücülerin Alt Taşıyıcı Olarak Kabul Edilmeleri Durumu

Eşya taşımalarına ilişkin hükümler arasında yer alan TTK-m.888, fiili taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemektedir. Fikrimizce, her ne kadar eşya taşımalarına ilişkin hükümler içerisinde yer alsa da, yolcu taşımalarında bu konu için ayrı bir düzenleme olmadığından TTK-m.888 burada kıyasen uygulanabilmelidir.

TTK-m.888/f.1 fiili taşıyıcının asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacağını belirtmektedir. Şu halde Uber sürücüleri, tıpkı asıl taşıyıcı olan Uber gibi sorumlu olacaktır ve TTK'da yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler sürücüler için de uygulama alanı bulacaktır.

TTK-m.888/f.1 “... *Asıl taşıyıcının gönderen veya gönderilen ile, sorumluluğun genişletilmesi için yaptığı sözleşmeler, fiilî taşıyıcıya karşı, bunları yazılı olarak kabul etmesi şartıyla geçerlidir.*” diyerek alt taşıyıcıyı koruyucu bir hükme yer vermektedir. Buna göre, sürücüler her ne kadar Uber gibi sorumlu olacaksa da Uber'in yolculara karşı sorumluluğunu genişleten sözleşmeler sürücülere karşı, sürücüler bu sözleşmeleri yazılı olarak kabul etmiş olmadıkça ileri sürülemeyecektir.

TTK-m.888/f.2 de sürücüler lehine bir düzenleme getirmektedir. Buna göre sürücüler, Uber'in yolcu ile yaptığı yolcu taşıma sözleşmesinden doğan tüm def'ilerini ileri sürebilme imkanına sahiptir.

¹¹⁸ Uber'in KTK uyarınca sorumluluğu hakkında bkz: III, 2, A, c.

TTK-m.888/f.3 uyarınca asıl taşıyıcı ve alt taşıyıcı müteselsilen sorumlu olacaklardır. Şu halde yolcu dilerse Uber'e ve/veya sürücüyü başvurabilecektir.

Uber sürücüleri alt taşıyıcı olarak kabul edildiklerinde, daha evvel de belirtmiş olduğumuz üzere TKHK anlamında sağlayıcı sıfatını taşıyacaklardır. Bu durumda Uber ve sürücü *sağlayıcı* sıfatı ile müteselsilen sorumlu olacaklardır¹¹⁹. Şu halde yolcu, ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde değerlendirilebilecek taşıma hizmeti sebebi ile TKHK'dan doğan seçimlik haklarını sürücüyü karşı da kullanabilmelidir.

b. Sürücülerin İşçi Olarak Kabul Edilmeleri Durumu

Sürücülerin işçi olarak kabul edilmesi durumunda sürücüler artık *taşıyıcı* sıfatını taşımadıkları için taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler çerçevesinde sorumlulukları söz konusu olmayacaktır. Sürücüler işçi olarak kabul edildiklerinde, TKHK çerçevesinde sağlayıcı sıfatını da taşımayacaklardır ve bu nedenle sürücülerin TKHK kapsamında da sorumlulukları gündeme gelmeyecektir. Şu durumda taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden dolayı yolcunun başvurabileceği kişi Uber olacaktır. Ancak sürücüler kişisel kusurları sebebi ile elbette ki yolcuya karşı sorumlu olacaktır.

c. KTK Uyarınca Sorumluluk

KTK uyarınca ise sürücülerin işleten sıfatını taşıdıkları daha evvel belirtilmişti. Bu sebeple taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi sebebi ile zarara uğrayan yolcu, zararının tazmini için KTK-m.85/f.1 uyarınca aranan diğer şartlar da gerçekleşmişse, bu hüküm uyarınca Uber ile sürücüler müştereken ve müteselsilen sorumlu olacakları için doğrudan sürücüyü başvurabilecektir. KTK-m.85/f.3 ise işletilme halinde olmayan aracın doğurduğu zararları düzenlemektedir. Bu hükümde ise işletenin sorumluluğu ele alınmıştır. Burada işletenin sorumluluğu, araçtaki bozukluk halleri hariç kusur sorumluluğu olarak karşımıza çıkmaktadır.

SONUÇ

Uber uygulamasını kullanarak yolculuk yapan bir kişinin, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi karşısında kime veya kimlere ve hangi

¹¹⁹ ŞAHİN, s.105.

esaslar çerçevesinde başvurabileceğini belirlemek önem arz etmektedir. Çalışmamız çerçevesinde bu soruya cevap aranmıştır. Bu kapsamda Uber ile yolcu ve Uber ile sürücü arasındaki hukuki ilişki incelenmiştir.

Şüphesiz ki gün geçtikçe gelişen teknoloji, iş ilişkilerinin klasik yapısını değiştirmekte, yeni istihadam modelleri yaratmakta ve iş sözleşmesinin temel unsurlarından olan bağımlılık unsurunu yeniden şekillendirmektedir. Uber, belki de bu durumun en güzel örneklerindedir. Zira her ne kadar Uber, sürücülerin bağımsız çalışanlar olduğunu iddia etse de, Uber'in sürücüler üzerinde sahip olduğu kontrol yetkisi, klasik anlamda olmasa bile burada bağımlılık unsurunun varlığını ortaya koymaktadır. Bu sebeple kanaatimizce Uber ile sürücüler arasında iş ilişkisi bulunmakta olup sürücüler işçi sıfatını taşımaktadır.

Uber her ne kadar kendisinin sadece aracılık faaliyetinde bulunduğunu iddia ederek yolcu taşıma sözleşmesinin sürücü ile yolcu arasında kurulduğunu iddia etse de yolcu taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını sürücüler değil Uber belirlemektedir. Bu sebeple yolcu taşıma sözleşmesi sürücü ile yolcu arasında değil, Uber ile yolcu arasında kurulmaktadır. Bu çerçevede taşıyıcı sıfatını taşıyan da sürücü değil Uber olarak karşımıza çıkmaktadır.

Her ne kadar sürücülerin işçi sayılmaları gerektiğini düşünsük de ayıplı hizmet kavramı çerçevesinde değerlendirilebilecek taşıma hizmeti karşısında yolcunun kime veya kimlere ve hangi esaslar çerçevesinde başvurabileceği, sürücülerin işçi veya bağımsız çalışan sayılmaları durumuna göre ayrı ayrı ele alınmıştır. Uber ise her durumda yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olarak kabul edilmiştir. Zira sürücüler bağımsız çalışanlar olarak kabul edildiklerinde alt taşıyıcı sıfatını taşıyacakları için Uber'in taşıyıcı sıfatında bir değişiklik olmayacaktır. Bu sebeple Uber ile sürücü arasındaki ilişkinin ne şekilde nitelendirildiği kural olarak Uber'in sorumluluğunu etkilememekle beraber, taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi durumu sürücülerin fiillerinden kaynaklanmışsa, yapılacak nitelendirme Uber'in sorumluluğuna gidilmesini sağlayacak hükümleri değiştirebilecektir. Sürücülerin bağımsız çalışan veya işçi sayılmaları, sürücülerin sorumluluğunu ise doğrudan doğruya etkileyecektir. Nitekim sürücüler bağımsız çalışan sayıldıklarında taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesinden TTK uyarınca alt taşıyıcı, TKHK uyarınca ise sağlayıcı sıfatı ile sorumlu olacaklardır. Buna karşın sürücüler işçi sayılırlarsa taşıma hizmetinin gereği gibi ifa edilmemesi sebebi ile yolcuya karşı sorumlu tutulmaları mümkün olmayacaktır.

KISALTMALAR CETVELİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AÜHFĐ	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
b.	: Bent
Bkz	: Bakınız
C.	: Cilt
Der.	: Derleyen
E.	: Esas
f.	: Fıkra
HD	: Hukuk Dairesi
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
İK	: 4857 sayılı İş Kanunu
İMK	: 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
İÜHFĐ	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
KTK	: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
KTY	: Karayolları Taşıma Yönetmeliği
KYTK	: 4925 Karayolu Taşıma Kanunu
m.	: Madde
MÜHF-HAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
p.	: Paragraf
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
T.	: Tarih
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TKHK	: 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü
Vd	: Ve devamı/ Ve diğerleri
Y.	: Yıl
Yarg.	: Yargıtay

KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL, Burak, **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018 (Söz konusu eser “Taşıma” kısaltması ile anılmıştır.)
- ADIGÜZEL, Burak, “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, **İÜHFİM**, C.LXXI, S.2, 2013, s.3-19. (Söz konusu eser “Fiili Taşıyıcı” kısaltması ile anılmıştır.)
- ADIGÜZEL, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, 2.Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012 (Söz konusu eser “Karayolu” kısaltması ile anılmıştır.)
- BAŞ SÜZEL, Ece, “Tüketici Hukukunda İş Görme (Hizmet) Sözleşmelerinde Ayıplı İfa“, **MÜHF-HAD**, C.XXIV, S.2, Aralık 2018, s.966-998.
- AKSOY, Sami, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.XXXI, S.2, Haziran 2015, s.305-336. (Söz konusu eser “Taşıma” kısaltması ile anılmıştır.)
- AKSOY, Sami, “Yargıtay 20.Hukuk Dairesi’nin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi”, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.XXXIII, S.1, Mart 2017, s.295-301.
- ARKAN, Sabih, **Ticari İşletme Hukuku**, 18.Baskı, Sözkese Matbaacılık, 2013
- ASLAN, İbrahim Yılmaz, **Tüketici Hukuku Dersleri**, 6.Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2016
- BAHTİYAR, Mehmet/ BİÇER, Levent, “Adi İş/Ticari İş/Tüketici İşlemi Ayrımı ve Bu Ayrımın Önemi”, **MÜHF-HAD**, C.XXII, Prof.Dr.Cevdet Yavuz’a Armağan (C.I, Özel Sayı), S.3, 2016, s.395-436.
- BALES, A.Richard/ WOO, Christian Patrick, “The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors?”, **Mercer Law Review**, Volume: LXVIII, 2017, s.461-488.
- CRESPO, Yanelys, “Uber v. Regulation: “Ride-Sharing” Creates a Legal Gray Area”, **University of Miami Business Law Review**, Volume:XXV, s.79-110.
- ÇAĞLAYAN, Hasan Can, “Ayıplı Hizmetten Doğan Sorumluluk ve Seçimlik Haklar”, **Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi**, S.7, 2016, s.351-372.
- ÇELİK, Nuri/ CANIKLIOĞLU, Nurşen/ CANBOLAT, Talat, **İş Hukuku Dersleri**, 31.Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2018.

- DEMASI, A. Alexander “Uber: Europe’s Backseat Driverforthe Sharing Economy”, **Creighton International and Comparative Law Journal**, 2016, Volume: VII, Issue: 1, s.73-85.
- DYER, Emily L., “Need a Ride: Uber: The Trendy Choice That Could Turn Threatening”, **Nevada Law Journal**, Volume: XVII, 2016, s.239-272.
- DOĞAN, Gül, “Satıcının Ayıplı Mallardan ve Sağlayıcının Ayıplı Hizmetlerden Sorumluluğu”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.V, S.1, 2008, s.185-204.
- ERDEM, Ercan, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara, 2013
- EREN, Fikret, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 5. Baskı, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2017
- EYRENCİ, Öner/ TAŞKENT, Savaş/ ULUCAN, Devrim, **Bireysel İş Hukuku**, 8.Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2017
- GÜMÜŞ, M. Alper, **6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi**, Cilt 1 (Madde: 1-46), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014
- GÜMÜŞ, Mustafa Alper, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, C.II, 3.Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014 (Söz konusu eser “Borçlar” kısaltması ile anılmıştır.)
- HATEMİ, Hüseyin/ GÖKYAYLA, Emre, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, 4.Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2017
- İNCEOĞLU, M. Murat, “Ayıba Karşı Tekeffül ve Garanti Sorumluluğu”, **Yeni Tüketici Hukuk Konferansı: Makaleler-Tartışmalar**, Der.: M. Murat İnceoğlu, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, 2015, s.153-238.
- İNCİ, Eren, “Sarı Taksiler ve Gri Sulardaki Uber”, **İktisat ve Toplum Dergisi**, S.90, Nisan 2018, s.33-39.
- KAHYA, Yalçın, “Hizmet Sektöründe Yeni İş Uygulamaları”, **Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi**, C.XVI, S.3, Eylül 2018, s.219-238.
- KARACAN ÇETİN, Hatice, **Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2016
- KAYA, Aydın, “Araç Çevirme Uygulaması Üzerinden Gerçekleştirilen Yolcu Taşıma Faaliyetleri Kapsamında Uber, Yolcu ve Sürücü Arasındaki İlişkinin Hukuki Niteliği”, **TBBD**, S.141, 2019, s.289-322.

- MITCHELL, Erin, “Uber’s Loophole in the Regulatory System”, **HLRe: Off Rec.**, S.75, 2015-2016, s.76-97.
- OĞUZMAN, M.Kemal /ÖZ, Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.I, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012 (Söz konusu eser “C.I” kısaltması ile anılmıştır.)
- OĞUZMAN, M.Kemal /ÖZ, Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.II, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012 (Söz konusu eser “C.II” kısaltması ile anılmıştır.)
- ROGERTS, Brishen, “The Social Costs of Uber”, **University of Chicago Law Review Online**, Volume: LXXXII, Issue:1, 2017, s.85-102.
- SENYEN-KAPLAN, E.Tuncay, **Bireysel İş Hukuku**, 8.Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara, 2017
- SEROZAN, Rona, **İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2016
- TIOPIANCO, Francis Paolo P. “Regulation: Uber and the Ride-Sharing Industry”, **Philippines Law Journal**, Volume: LXXXIX, 2015, s.666-686.
- TOKAT, Hüseyin, “Karayolunda Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdi Sorumluluk”, **AÜHFD**, S.65 (4), 2016, s.2909-2975.
- SÜZEK, Sarper, **Bireysel İş Hukuku**, 12.Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2016
- ŞAHİN, Eda, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Ayıplı Hizmetin Hukuki Niteliği, Ayıplı Hizmetten Doğan Sorumluluk ve Tüketicilerin Seçimlik Hakları”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:XX, Sa.1-2, Haziran 2016, s.85-124.
- YAVUZ, Nihat, **Ayıplı İfa**, 4.Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2014
- YILMAZ, Oğuz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2008

Diğer Kaynaklar

- <https://help.uber.com/tr-TR/riders/article/uber-nasil-çalışır?nodeId=738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e>
- <https://www.star.com.tr/yasam/uber-nedir-nasil-kullanilir-son-dakika-uber-taksi-istanbul-saldirisinda-ne-oldu-haber-1333433/>
- <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-43419887>

- <https://listelist.com/uberin-yasaklandigi-ulkeler/>
- <https://www.sabah.com.tr/teknoloji/2018/10/28/uberin-turkiye-kullanici-sayisi-beli-oldu>
- <https://www.uber.com/tr/drive/requirements/>
- <https://www.haberler.com/ukome-uber-hakkindaki-kararini-verdi-10904039-haberi/>
- <https://www.haberturk.com/turizm-tasima-izin-belgesi-iptalinde-yurutmeyi-durdurma-karari-verildi-2032141>
- <https://www.cnnturk.com/turkiye/taksicilerin-ubere-yonelik-davasi>
- https://www.ntv.com.tr/video/ekonomi/uber-yasal-mi-yasakmi,fiec_s99YE-6uVWMNV3e_JA
- <https://www.haberturk.com/uber-vergi-vermeye-basladi-2172550>
- https://twitter.com/uber_turkiye/status/1044128924517769216
- <https://www.uber.com/tr/drive/insurance/>
- <https://www.dunya.com/sirketler/uber-tum-suruculerini-sigortalatti-haberi-434151>
- <https://help.uber.com/tr-TR/partners/article/insurance-?nodeId=a4afb2ed-75af-4db6-8fdb-dccecfcc3fd7>
- [https://www.uber.com/blog/updates-to-your-insurance-protection/;](https://www.uber.com/blog/updates-to-your-insurance-protection/) <https://www.uber.com/en-GB/drive/insurance/>
- <https://www.justia.com/car-accidents/types-of-car-accidents/uber-and-lyft-accidents/>
- <https://gvilaw.com/wp-content/uploads/2018/05/Martinez-Lawsuit.pdf>
- <https://help.uber.com/tr-TR/riders/article/uber-nasil-calisir?nodeId=738d1ff7-5fe0-4383-b34c-4a2480efd71e;>
- <https://www.uber.com/tr/legal/terms/tr/>
- <https://ia600204.us.archive.org/2/items/gov.uscourts.cand.291908/gov.uscourts.cand.291908.68.0.pdf>
- <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&id=5519543>
- <https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1998L0034:20070101:EN:PDF>
- <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>
- <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2018-04/cp180039en.pdf>

<https://www.isdc.ch/media/1591/14-razak-v-uber.pdf>

<https://www.natlawreview.com/article/philadelphia-u-s-district-court-determines-uber-drivers-are-independent-contractors>

<https://www.theverge.com/2018/4/12/17231060/uber-drivers-freelancers-employees-judge-ruling>

<http://fortune.com/2018/07/21/uber-drivers-employees-new-york-unemployment/>

http://www.gov-up.com/wp-content/uploads/2017/07/Sentencia_Uber_R.pdf

<https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1988&context=historical>

<https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1935&context=historical>

<https://www.uber.com/tr/legal/terms/tr/>

<https://www.uber.com/tr/drive/requirements/>

<https://www.cnntrk.com/turkiye/uber-ve-soforden-1-milyon-lira-tazminat-istedi>

<https://ia600204.us.archive.org/2/items/gov.uscourts.cand.291908/gov.uscourts.cand.291908.68.0.pdf>

<https://www.uber.com/en-GB/drive/insurance/>

www.kazanci.com