

## DIE RECHTE UND PFLICHTEN VON AUSLÄNDERN BEI EINEM VERKEHRUNFALL IN DER TÜRKEI NACH TÜRKISCHEM RECHT

*Doç.Dr. Ayşe HAVUTÇU\**

### I. EINLEITUNG

In unserem Land kommt es jedes Jahr zu zahlreichen Verkehrsunfällen. Die Statistiken zeigen, dass unter den an diesen Verkehrsunfällen Beteiligten die Anzahl der Ausländer nicht gering ist. Nach einer Statistik, die von TÜTEV<sup>1</sup> erstellt wurde, waren Ausländer im Jahre 1999 in der Türkei in 2.629 Verkehrsunfälle, von denen 135 Unfälle zu tödlichen Verletzungen, 871 Unfälle zu Körperverletzungen und 1.623 Unfälle zu Sachschaden führten, verwickelt. In den Statistiken kann man sehen, dass die Zahl der Verkehrsunfälle mit Ausländern in der Tourismussaison und besonders in den Tourismusorten ansteigt<sup>2</sup>.

Ein Ausländer kann bei einem Verkehrsunfall in der Türkei sowohl Geschädigter als auch Schädiger sein. Zum Beispiel kann ein Ausländer, der mit seinem eigenen oder mit einem gemieteten Auto durch die Türkei reist, durch einen Verkehrsunfall den Tod oder die Verletzung eines Menschen verursachen. Ebenso kann aber ein Ausländer, der z.B. mit einer Agentur für eine Tour (Ausflug) in die Türkei gekommen ist, während der Fahrt mit dem Reisebus vom Flughafen ins Hotel durch einen Verkehrsunfall verunglücken. Wird ein Ausländer bei einem Verkehrsunfall in der Türkei geschädigt oder

---

\* Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

<sup>1</sup> Stiftung für die Förderung der Verkehrsbildung und Verhinderung der Unfälle, Türkei (<http://www.tutev.org.tr>).

<sup>2</sup> Siehe für Statistiken, die nach Monaten und nach Städten die Verkehrsunfälle zeigen, in denen Ausländer verwickelt worden sind, <http://www.tutev.org/kazaistatistik.php>

verursacht er einen Verkehrsunfall, dann stellt sich die Frage, nach dem Recht welchen Staates der Schädiger haftet und nach welchem Recht der Schaden des Geschädigten ersetzt wird.

Das Problem der Haftung bei Verkehrsunfällen, in die Ausländer<sup>3</sup> verwickelt sind, haben die Gerichte sowohl in Europa als auch in Amerika lange beschäftigt. In den IPR-Regelungen diverser Staaten ist das Problem nach den Anknüpfungsregeln für das Deliktrecht gelöst worden. Der Anknüpfungspunkt, auf den im Deliktrecht im Allgemeinen verwiesen wird, ist der Ort, wo der Ersatzpflichtige gehandelt hat.

Der in vielen Ländern für unerlaubte Handlungen geltende Grundsatz der „Lex loci Delicti“, nach dem für alle Arten der unerlaubten Handlungen das Recht des Ortes, wo das Delikt begangen worden ist, angewendet wird, ist erheblicher Kritik ausgesetzt<sup>4</sup>. Zur Vereinheitlichung der Regeln im Bereich der Gesetzeskonflikte, besonders wegen unerlaubter Handlungen, wurden Bemühungen gemacht, indem man von bestimmten Deliktstypen ausgegangen ist. Hinsichtlich der Verkehrsunfälle ist aus diesen Bemühungen das „La Haye Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht“ hervorgegangen. Das Übereinkommen, das am 4. Mai 1971 in La Haye unterschrieben worden ist und das die Türkei nicht ratifiziert hat, zielt auf die Schaffung gemeinsamer Regeln für die Bestimmung des auf die außervertragliche Haftung für Verkehrsunfälle anzuwendenden Rechts.

Das Ziel dieser Abhandlung ist einerseits die Feststellung der Fälle, in denen der Schädiger für einen Verkehrsunfall mit Ausländern in der Türkei nach türkischen Recht haftet, m. a. W. in dem der Schaden nach dem türkischen innerstaatlichen Recht ersetzt wird; andererseits die Bewertung der diesbezüglichen Regelungen des türkischen innerstaatlichen Rechts. In diesem Rahmen werden zunächst auf die allgemeine die örtliche und die internationale Zuständigkeit der türkischen Gerichte eingegangen. Dann wird

---

<sup>3</sup> Damit sind die Unfälle gemeint, bei denen als Schädiger bzw. Geschädigte ein Ausländer immer dabei ist.

<sup>4</sup> Siehe: **Sakmar**, Ata, Devletler Hususi Hukukunda Kara Trafîği Kazalarından Doğan Akit Dışı Sorumluluk Hallerinde Uygulanacak Kanunun Tayini Meselesi, Birsen Hatıra Sayısı, İHFM 1970, s. 308 ff; **Kropholler**, Jan, Zur Kodifikation des Internationalen Deliktsrechts, Zeitschrift für Rechtsvergleichung, 16.Jahrgang, 1975, s. 256 ff.; **Turhan**, Turgut, Literatürden Hareketle Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanına İlişkin Bazı Gözlemler, AÜHFD 1989-1990, s. 96-115.

gemäß dem türkischen internationalen Privatrecht festgestellt, welches Recht auf Verkehrsunfälle anzuwenden ist. Schließlich werden die Regelungen des türkischen Sachrechts erläutert, die Anwendung finden, wenn das türkische IPR auf sie verweist.

Aufgrund der praktisch wichtigen Bedeutung der Prinzipien des La Haye Übereinkommens vom 4. Mai 1971 werden diese in der Abhandlung berücksichtigt und kurz bewertet.

## II. ALLGEMEINE UND INTERNATIONALE ZUSTÄNDIGKEIT DER TÜRKISCHEN GERICHTE

Nach Art. 27 MÖHUK ist „die internationale Zuständigkeit der türkischen Gerichte nach den Regeln über die örtliche Zuständigkeit der Gerichte des türkischen internen Rechts festzustellen.“

Im türkischen Recht stellt das Gesetz für den Zivilprozess (HUMK) die Hauptregeln der örtlichen Zuständigkeit der Gerichte auf. Als Grundregel für die örtliche Zuständigkeit sieht HUMK das Gericht am Wohnort des Beklagten als örtlich zuständig an (Art. 9 I HUMK). Ist der Wohnort des Beklagten nicht zu bestimmen, dann ist das Gericht an dem Ort örtlich zuständig, wo der Beklagte innerhalb der Türkei zuletzt gewohnt hat (Art. 9 II HUMK). Außer dieser Grundregel für die örtliche Zuständigkeit sieht das HUMK auch eine Sonderregel für unerlaubte Handlungen vor. Für solche Klagen sind die Gerichte örtlich zuständig, welche am Ort liegen, wo die unerlaubte Handlung geschehen ist. Weil sowohl der Ort, wo die unerlaubte Handlung begangen worden ist, als auch der Ort, wo sich die schädlichen Folgen der unerlaubten Handlung realisiert haben, zum Begriff des Geschehensorts zu zählen sind<sup>5</sup>, sind die Gerichte, die an beiden Orten liegen, im türkischen Recht örtlich zuständig<sup>6</sup>. Hinsichtlich der Haftpflichtversicherung, die den Schaden aus einem Verkehrsunfall umfasst, sind übrigens die Gerichte örtlich zuständig, in dem die Gesellschaft ihren Sitzort hat oder wo die Filiale des Versicherers oder der Agentur, die den Versicherungsvertrag abgeschlossen hat, ist (Art. 110 tSVG).

<sup>5</sup> Nomer/Şanlı, Devletler Hususi Hukuku, 12. Bası, İstanbul 2003, s. 402.

<sup>6</sup> Nomer/Şanlı, s. 402; Çelikel, Aysel, Milletlerarası Özel Hukuk, erweiterte 6. Auflage, Ankara 2000, s. 322.

Gemäß diesen Regeln sind die türkischen Gerichte für die Verkehrsunfälle, an denen Ausländer beteiligt sind, international zuständig, wenn der Verkehrsunfall in der Türkei geschieht.

Nachdem die internationale Zuständigkeit der türkischen Gerichte für Verkehrsunfälle, an denen Ausländer beteiligt sind, festgestellt worden ist, kann nach den Regeln des internationalen Privatrechts das auf Verkehrsunfälle anzuwendende Recht bestimmt werden.

### **III. GEMÄß DEM TÜRKISCHEN INTERNATIONALEN PRIVATRECHT AUF VERKEHRSUNFÄLLE ANZUWENDENDEN RECHT**

#### **A. DER BEGRIFF DER UNERLAUBTEN HANDLUNG NACH DEM TÜRKISCHEN RECHT UND DEM TÜRKISCHEN INTERNATIONALEN PRIVATRECHT**

Die unerlaubte Handlung begründet ein Schuldverhältnis. Im sachlichen Recht wird der Begriff der unerlaubten Handlung mit zwei Bedeutungen gebraucht. Die unerlaubte Handlung im engeren Sinn stellt den außervertraglichen Haftungstatbestand dar, der in Art. 41 des türkischen Obligationengesetzes (tOG) geregelt ist, und wird auch als „Verschuldenshaftung“ bezeichnet. Die unerlaubte Handlung im weiteren Sinn erfasst sowohl die unerlaubten Handlungen im engeren Sinn als auch alle Haftungsarten ohne Verschulden. Die unerlaubten Handlungen im weiteren Sinn beinhalten also alle außervertraglichen Haftungstatbestände mit oder ohne Verschulden<sup>7</sup>.

Die Anknüpfungsregel für unerlaubte Handlungen im internationalen Privatrecht ist in Artikel 25 des Gesetzes für Internationales Privatrecht und Verfahrensrecht (MÖHUK) geregelt worden. Der Begriff der unerlaubten Handlung, der in Artikel 25 gebraucht worden ist, ist das Synonym zum Begriff der unerlaubten Handlung, der im türkischen Schuldrecht im weiteren Sinn gebraucht worden ist. Denn im türkischen internationalen Privatrecht ist das auf außervertragliche Haftungstatbestände anzuwendende Recht in diesem Artikel geregelt, ohne irgendwelche Unterscheidungen zwischen

---

<sup>7</sup> Siehe: Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. I, 6. Auflage, İstanbul 1998, s. 455.

außervertraglichen Handlungen zu treffen. Im Hinblick auf die Anwendung dieser Norm ist es nicht von der Bedeutung, ob die Haftung auf Verschulden beruht und ob es um eine Kausalhaftung oder Gefährdungshaftung geht. Die Art und rechtliche Natur der unerlaubten Handlung ist also für den Artikel unerheblich<sup>8</sup>. Die Produzentenhaftung, Haftung für Verkehrsunfälle, Haftung für Eingriffe in die Persönlichkeit durch die Presse sowie die Haftung für Umweltverschmutzungen sind nach dem türkischen Schuldrecht speziell geregelt und unterliegen den unterschiedlichen Voraussetzungen; doch auch diese bestimmten Haftungsarten fallen in den Anwendungsbereich des Art. 25 MÖHUK<sup>9</sup>. Aus diesem Grund ist gemäß dem türkischen internationalen Privatrecht auch das auf die Verkehrsunfälle anzuwendende Recht nach Art. 25 MÖHUK festzustellen.

**B. DIE ANKNÜPFUNGSREGEL FÜR UNERLAUBTE HANDLUNGEN IM TÜRKISCHEN INTERNATIONALEN PRIVATRECHT**

Art. 25 bestimmt das auf unerlaubte Handlungen anzuwendende Recht wie folgt:

*“Die Verpflichtungen, die aus den unerlaubten Handlungen entstehen, unterliegen dem Recht des Orts, wo die unerlaubte Handlung begangen wurde.*

*Falls die Orte, wo die unerlaubte Handlung begangen wurde und wo der Schaden entstanden ist, in verschiedenen Staaten sind, ist das Recht des Staates anzuwenden, wo der Schaden entstanden ist.*

*Falls das Schuldverhältnis aus der unerlaubten Handlung in engerem Zusammenhang mit einem anderen Staat steht, dann kann das Recht dieses Staates angewendet werden”*

Wie zu sehen ist, bestimmt Art. 25 MÖHUK das auf unerlaubte Handlungen anzuwendende Recht auf unerlaubte Handlungen nach drei Grundregeln<sup>10</sup>. Der erste Abschnitt des Artikels 25 MÖHUK beruht auf dem

<sup>8</sup> Nomer/Şanlı, s. 309; Çelikel, s. 264; Tekinalp, Gülören, Milletlerarası Özel Hukuk, Bağlama Kuralları, neubearbeitete 7. Auflage, İstanbul 2001, s. 350.

<sup>9</sup> Nomer/Şanlı, s. 309 f.; Çelikel, s. 264 f.

<sup>10</sup> Nach dem türkischen Doktrin, sieht der Art. 25/II MÖHUK keine neue Anknüpfungsregel vor, sondern erzielt nur die Feststellung des **Tatorts**, für die Fälle, in denen der Schaden

Gedanken, dass das Recht des Ortes, wo die unerlaubte Handlung geschehen ist, im engsten Zusammenhang mit der unerlaubten Handlung steht. Wenn aber der Schaden nicht dort entstanden ist, wo die unerlaubte Handlung geschehen ist, dann ist nach dem zweiten Abschnitt des Artikels 25 MÖHUK das Recht des Landes anzuwenden, wo der Schaden entstanden ist<sup>11</sup>.

Nach dem dritten Abschnitt des Artikels 25 MÖHUK darf auch das Recht des Staates Anwendung finden, welches mit dem Schuldverhältnis aus der unerlaubten Handlung im engeren Zusammenhang steht. Der Ausdruck "Anwendung finden können" gewährt dem Richter eine Ermessensfreiheit bei der Bestimmung des anzuwendenden Rechts, welches mit der unerlaubten Handlung im engsten Zusammenhang steht. So wird für die unerlaubten Handlungen nicht grundsätzlich auf die Anknüpfungsregeln des Tatorts oder des Schadensorts verzichtet, aber je nach dem konkreten Fall wird das

---

nicht dort entsteht, wo die unerlaubte Handlung geschehen ist. Siehe: **Turhan**, Turgut, Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında İka Yeri Kuralı, Ankara 1989, s. 355. Verg. mit deutsches Recht siehe u.a.: **Lorenz**, Stephan, Verkehrsunfälle in der Türkei vor deutschen Gerichte, DAR. 4/1991, s. 127.

<sup>11</sup> Die Anknüpfung an den Tatort nach Art.25/Abs.I MÖHUK oder an den Schadensort nach Art.25/Abs.II wird im türkischen Schrifttum manchmal Missverständlicherweise geklärt. Auch der Text des Gesetzes ist irreführend. Im Art.25 Abs.1 wird der Tatort als "Begehungsort" bezeichnet. Begehungsort ist der Ort, wo der Täter rechtswidrig gehandelt ist. In dem internationalen Gebrauch im Bereich Gesetzeskonflikt über Deliktsrecht wird mit dieser Terminologie den Ort zu beschreiben, wo sich der Täter bei Begehung der Tat befindet(wenn er schisst, einen Brief absendet, eine erforderliche Kontrolle unterlässt) , wobei die Tat sich auch mehreren Akten zusammensetzen kann, während bloße Vorbereitungshandlungen grundsätzlich nicht entscheidend sind (siehe dazu: **Kropholler**, Jan, Internationales Privatrecht, 5.Auflage, Tübingen 2004, s. 511; **Vischer**, Frank/von **Planta**, Andreas, Internationales Privatrecht, zweite, erweiterte Auflage, Basel und Frankfurt am Main 1982, s. 199; **Turhan**, İka Yeri, s. 347). Aber der Zweck des Gesetzgeber ist die Haftung aus unerlaubter Handlung den Ort zu unterstellen, wo die unerlaubte Handlung geschehen ist, ohne zu berücksichtigen, wo der Täter gehandelt und wo der Schaden entstanden ist (siehe: **Turhan**, İka Yeri, s. 347). Deswegen soll der Begriff des Tatorts nach dem Art.25/Abs.1 als derjenige Ort verstanden werden, wo die unerlaubte Handlung geschehen ist. Dagegen unter dem Schadensortbegriff nach dem Art. 25/Abs.II MÖHUK soll derjenige Ort verstanden werden, wo der Erfolg infolge der Rechtsgüterverletzung entstanden ist (wo die Kugel trifft, der Brief gelesen wird, mangels Kontrolle des Fahrzeugs sich ein Unfall ereignet). Bei der Bestimmung des Schadensort als Tatort ist entscheidend, wo infolge der Rechtsgüterverletzung der schädigende Ereignis entsteht. Siehe dazu: **Turhan**, İka Yeri, s. 364 ff.; Verg. **Nomer/Şanh**, s. 307, 308.

anzuwendende Recht nach dem Ermessen des Richters bestimmt. Dies kommt insbesondere in Betracht, falls der Wohnort bzw. die Staatsangehörigkeit des Schädigers und des Geschädigten gleich sind und der Tatort bzw. der Schadensort oder der Ort, an dem der Versicherung abgeschlossen wurde oder wenn die Lex fori mit dem gemeinsamen Heimatrecht zusammenfällt<sup>12</sup>. Wenn z. B. zwei Deutsche, die in Deutschland wohnen, mit ihren Autos, die in Deutschland zugelassen und von deutschen Versicherungsgesellschaften versichert sind, während einer Reise in der Türkei einen Verkehrsunfall verursacht haben und wenn einer von ihnen dabei ums Leben kommt, ist nicht das türkische Recht als das Recht des Landes, wo die unerlaubte Handlung geschehen ist, sondern das deutsche Recht als das Recht des Landes, welches mit der unerlaubten Handlung im engeren Zusammenhang steht, anzuwenden<sup>13</sup>.

Egal ob das Recht des Tatorts oder des Schadensorts oder des mit der unerlaubten Handlung im engeren Zusammenhang stehenden Orts anzuwenden ist, wird dieses Recht als Deliktsstatut auf die Frage der Deliktsfähigkeit und die Art und Weise und den Umfang des Schadensersatzes vollständig angewendet<sup>14</sup>. Das Deliktsstatut bestimmt auch, ob der Geschädigte einen Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers hat. Dagegen ist die Frage des Verhaltens im Straßenverkehr nicht an dem Deliktsstatut, sondern nach den jeweiligen am Tatort geltenden Verkehrsregeln zu beurteilen.

#### IV. DIE EINHEITLICHEN ANKNÜPFUNGSREGELN FÜR VERKEHRsunFÄLLE IM INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMEN VON 1971

Das La Haye Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht von 1971 beabsichtigt, gemeinsame Bestimmungen über das auf die außervertragliche zivilrechtliche Haftung bei

---

<sup>12</sup> Çelikel, s. 266.

<sup>13</sup> Ver. BGH Urteil vom 07.07.1992-VI ZR 1/92 (Schack, H., Höchststrichterliche Rechtsprechung zum internationalen Privat- und Verfahrensrecht, 2. Aufl. München 2000, s. 75, Nr. 17).

<sup>14</sup> Bkz. Tekinalp, s. 320; Turhan, İka Yeri, s. 401, 402.

Straßenverkehrsunfällen anzuwendende Recht festzulegen<sup>15</sup>. Hier soll zunächst der sachliche Anwendungsbereich des Übereinkommens in wesentlichen Punkten erläutert werden. Danach werden die kollisionsrechtlichen Normen behandelt.

#### **A. SACHLICHER ANWENDUNGSBEREICH**

1. Das Übereinkommen regelt nur die außervertragliche Haftung, d.h. vor allem die Gefährdungshaftung und die Haftung aus unerlaubter Handlung; es regelt auch diese nur, soweit nicht die einschlägigen Haftungsfragen für bestimmte Teilbereiche in anderen Abkommen in besonderer Weise geregelt sind (Art.15). Speziellere Staatsverträge über Sondermaterien der Straßenverkehrsunfälle sollen dem allgemeinen vorgehen. So hat z.B. die CMR Vorrang vor dem La Haye Übereinkommen<sup>16</sup>.

2. Unter einem Straßenverkehrsunfall im Sinne dieses Übereinkommens ist jeder Unfall zu verstehen, an dem ein oder mehrere Fahrzeuge, ob Motorfahrzeuge oder nicht, beteiligt sind und der mit dem Verkehr auf öffentlichen Straßen, auf öffentlich zugänglichem Gelände oder auf nichtöffentlichem, aber einer gewissen Anzahl befugter Personen zugänglichem Gelände zusammenhängt (Art. 1 II La Haye Übereinkommen).

Der Haager Übereinkommen behandelt nicht sämtliche Straßenverkehrsunfälle schlechthin, sondern nur solche, die im Zusammenhang mit der Benutzung eines Beförderungsmittels entstanden sind. Der Fall, dass etwa ein Fußgänger von einem eiligen anderen Passanten umgerannt wird, ist vom Übereinkommen nicht erfasst<sup>17</sup>. Andererseits spricht

---

<sup>15</sup> Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens sind u.a. Österreich, Belgien, Bosnian-Herzegovinien, Jugoslawien, Frankreich, Lettland, Luxemburg, Niederland, Polen; Portugal, Serbien, Slowenien, Spanien, die Schweiz, Slovekei. Siehe für die gesamte Zahl der Parteistaaten: <http://www.hcch.net/e/status/stat19e>. Siehe für die ausführliche Information über das Übereinkommen: **Sakmar**, s. 308vd.; **Turhan**, s. 318 f.; **Beitzke**, Günter, Die 11. Haager Konferenz und das Kollisionsrecht der Straßenverkehrsunfälle, in: *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 33. Jahrgang/1969, s. 204 f.; **Hoyer**, Hans, Haager Straßenverkehrsübereinkommen und Rechtswahl der Parteien, in: *Zeitschrift für Rechtsvergleichung Internationales Privatrecht und Europarecht*, 5/1991, s. 341 f.

<sup>16</sup> **Beitzke**, s. 214.

<sup>17</sup> **Beitzke**, s. 216.



das Übereinkommen nur von Unfällen, welche ein oder mehrere Fahrzeuge betreffen. Hier ist der Begriff des Fahrzeugs im weitesten Sinne gemeint: Nicht nur Motorfahrzeuge, sondern auch Fahrräder und Kinderwagen oder Pferdefuhrwerke fallen unter den Begriff des Fahrzeugs<sup>18</sup>. Auch Unfälle durch Schienengebundene Fahrzeuge werden von dem Übereinkommen erfasst, sofern sie sich in dem von dem Übereinkommen genannten örtlichen Bereich abgespielt haben<sup>19</sup>.

3. Nach Art. 1 des Übereinkommens ist ein Unfall als Verkehrsunfall einzuordnen, wenn der Unfall im Zusammenhang mit dem Verkehr auf der Straße steht. Das Übereinkommen betrifft nicht den Fall, dass Demonstranten ein abgestelltes Fahrzeug umwerfen und in Brand setzen oder ein abgestelltes Fahrzeug durch Selbstentzündung seiner Ladung in Brand gerät<sup>20</sup>. Andererseits ist es aber für die Anwendung des Übereinkommens nicht erforderlich, dass sich das Fahrzeug gerade in Bewegung befand<sup>21</sup>. Wer sich als Fußgänger dadurch verletzt, dass er in der Dunkelheit auf ein abgestelltes, unbeleuchtetes Fahrzeug aufläuft, würde Ansprüche nach dem Übereinkommen geltend machen können.

4. Das Übereinkommen beschränkt sich auf Personen- und Sachschaden, sowie die sich daraus ergebenden Folgeschäden (Art 4, 5). Sonstige Vermögensschäden sind dagegen vom Übereinkommen nicht erfasst. Andererseits braucht der Personen- oder Sachschaden nicht notwendig der Schaden eines Verkehrsteilnehmers zu sein. Wird durch ein Fahrzeug ein an der öffentlichen Straße stehender Baum oder gar ein Haus beschädigt (Art.5 III) oder wird eine sich in dem Haus aufhaltende Person durch eine zersplitternde Fensterscheibe verletzt, so sind auch dies noch Unfälle, die unter das Übereinkommen fallen<sup>22</sup>.

5. Der Kreis der Haftpflichtigen kann mittelbar aus Art.2 des Übereinkommens erschlossen werden. In dieser Vorschrift ist die Haftung

---

<sup>18</sup> **Beitzke**, s. 216. Beitzke ist in der Meinung, daß einzelne Pferde unter dem Fahrzeugsbegriff fallen sollen, wenn sie als Beförderungsmittel verwendet werden (Reitpferde), siehe auch: **Sakmar**, s. 312.

<sup>19</sup> **Beitzke**, s. 216.

<sup>20</sup> **Beitzke**, s. 217.

<sup>21</sup> **Beitzke**, s. 217.

<sup>22</sup> **Beitzke**, s. 217.

bestimmter Personen vom Geltungsbereich des Übereinkommens ausgenommen worden. Auf die Haftung von z.B. Fahrzeugherstellern, Verkäufern oder Reparaturunternehmen ist das Übereinkommen nicht anzuwenden.

### **B. KOLLISIONSNORMEN DES ÜBEREINKOMMENS**

Das Übereinkommen folgt in erster Linie dem bewährten Grundsatz der Maßgeblichkeit des Rechts des Deliktsortes (Art.3). Dieser Grundsatz gilt überall, wo nicht ausdrückliche Ausnahmen des Übereinkommens eingreifen. Der Deliktsort wird im Übereinkommen eigenständig als „Unfallort“ definiert.

Nach Art. 3 des Übereinkommens ist als Recht, das auf die außervertragliche Haftung für Verkehrsunfälle anzuwenden ist, das innerstaatliche Recht des Staates berufen, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat.

In den anschließenden Art. 4 und 5 bringt das Übereinkommen einen umfangreichen Katalog von Ausnahmen und folgt damit der Tendenz zur Auflockerung des Deliktsstatuts. In diesen Ausnahmefällen wird auf das Recht des Staats verwiesen, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Der Katalog ist im Einzelnen schwer zu überblicken. Es wird danach differenziert, ob nur ein Fahrzeug an dem Unfall beteiligt ist oder ob es mehrere sind, ob der Geschädigte ein Fahrgast ist oder nicht und wo er seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Sämtlichen Ausnahmen liegt der Gedanke zugrunde, dass eine Abweichung von der Maßgeblichkeit des Unfallortes geboten ist, wenn alle Beteiligten engere Beziehungen zu einem anderen Land haben<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Artikel 4 des Übereinkommens lautet so:

“Vorbehältlich des Artikels 5 wird in folgenden Fällen von Artikel 3 abgewichen:

- a) Ist nur ein Fahrzeug an dem Unfall beteiligt und ist dieses Fahrzeug in einem anderen als dem Staat zugelassen, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, so ist das innerstaatliche Recht des Zulassungsstaates anzuwenden auf die Haftung
- gegenüber dem Fahrzeugführer, dem Halter, dem Eigentümer oder jeder anderen Person, die hinsichtlich des Fahrzeuges ein Recht hat, ohne Rücksicht auf ihren gewöhnlichen Aufenthalt;
  - gegenüber einem Geschädigten, der Fahrgast war, wenn er seinen gewöhnlichen Aufenthalt in einem anderen als dem Staat hatte, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat;

Bemerkenswert ist, dass dieser Grundgedanke nicht generalklauselartig formuliert ist, sondern dass das Übereinkommen jede Abweichung von der Grundregel präzise umschreiben möchte<sup>24</sup>. Außerdem ist für andere bestimmte Fälle „das innerstaatliche Recht des Staates anzuwenden, in dessen Land der gewöhnliche Standort des Fahrzeugs liegt“<sup>25</sup>. Nach dem türkischen internationalen Privatrecht ist nach dem Ermessen des Richters auf den Zulassungsort oder den gewöhnlichen Standort des Fahrzeugs abzustellen, soweit hierdurch eine engere Beziehung mit dem Unfall (Delikt) besteht.

---

- gegenüber einem Geschädigten, der sich am Unfallort außerhalb des Fahrzeuges befand, wenn er seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatte.

Im Falle mehrerer Geschädigter wird das anzuwendende Recht für jeden von ihnen gesondert bestimmt.

b) Sind mehrere Fahrzeuge an dem Unfall beteiligt, so ist Buchstabe a) nur anzuwenden, wenn alle Fahrzeuge im selben Staat zugelassen sind.

c) Sind Personen an dem Unfall beteiligt, die sich am Unfallort außerhalb der Fahrzeuge befanden, so sind die Buchstaben a) und b) nur anzuwenden, wenn alle diese Personen ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatten. Dies gilt selbst dann, wenn diese Personen auch Geschädigte des Unfalls sind.”

Der Artikel 5 des Übereinkommens stellt das anzuwendende Recht hinsichtlich der Haftung für Schäden an Sachen fest. Der Artikel 5 des Übereinkommens lautet so:

“Das Recht nach den Artikeln 3 und 4 auf die Haftung gegenüber dem Fahrgast anzuwenden ist, regelt auch die Haftung für Schäden an den mit dem Fahrzeug beförderten Sachen, die dem Fahrgast gehören oder ihm anvertraut worden sind.

Das Recht, das nach den Artikeln 3 und 4 auf die Haftung gegenüber dem Fahrzeugeigentümer anzuwenden ist, regelt die Haftung für Schäden an anderen als den in Absatz 1 bezeichneten mit dem Fahrzeug beförderten Sachen.

Das Recht, das auf die Haftung für Schäden an außerhalb des oder der Fahrzeuge befindlichen Sachen anzuwenden ist, ist das Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat. Die Haftung für Schäden an der außerhalb der Fahrzeuge befindlichen persönlichen Habe des Geschädigten unterliegt jedoch dem innerstaatlichen Recht des Zulassungsstaates, wenn dieses Recht auf die Haftung gegenüber dem Geschädigten nach Artikel 4 anzuwenden ist.”

<sup>24</sup> **Kropholler**, s. 259.

<sup>25</sup> Der Artikel 6 des Übereinkommens lautet so:

“Bei nicht zugelassenen oder in mehreren Staaten zugelassenen Fahrzeugen tritt an die Stelle des innerstaatlichen Rechts des Zulassungsstaates das Recht des Staates des gewöhnlichen Standorts. Das gleiche gilt, wenn weder der Eigentümer noch der Halter noch der Führer des Fahrzeuges zur Zeit des Unfalls ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatten.”

Nach dem Übereinkommen unterfallen dem anzuwendenden Recht die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung ebenso wie die Haftungsausschlussgründe und jede Beschränkung sowie jede Aufteilung der Haftung. Erfasst sind ferner die Übertragbarkeit des Ersatzanspruchs, die Personen, die Anspruch auf Ersatz des persönlich erlittenen Schadens haben, die Haftung des Geschäftsherrn für seinen Gehilfen sowie die Verjährung (Art. 8 La Haye Übereinkommen).

## **V. MATERIELLE VORSCHRIFTEN DES TÜRKISCHEN RECHTS ÜBER STRABENVERKEHR SUNFÄLLE**

### **A. VORBEMERKUNG ZUM TÜRKISCHEN STRABENVERKEHRSGESETZ (tSVG)**

Die außerverträgliche zivilrechtliche Haftung wegen Verkehrsunfällen ist im türkischen SVG, Nr. 2918 vom 13.10.1983 geregelt worden. Vor Inkrafttreten dieses Gesetzes war die Haftung wegen Verkehrsunfällen durch das Gesetz vom 5.5.1953 geregelt, dessen Vorbild das alte schweizerische Motorfahrzeuggesetz von 1932 war. Das Gesetz von 1953 wurde im Jahre 1983 außer Kraft gesetzt, und gleichzeitig trat das neue Straßenverkehrsgesetz in Kraft. Nach dem türkischen SVG vom 13.10.1983 ist der Halter des Motorfahrzeugs der Haftende. Dieses Gesetz ist am 17.10.1996 revidiert worden. Bei der Revision wurde der Unternehmer neben dem Halter als gesamtschuldnerisch haftend angenommen, sofern der Halter den Verkehrsunfall im Rahmen einer von einem Unternehmer abhängigen Tätigkeit verursacht hat.

Unter Straßenverkehrsunfall im Sinne des Gesetzes ist jeder Unfall zu verstehen, an dem ein oder mehrere in Bewegung befindliche Motorfahrzeuge auf öffentlichen Straßen beteiligt sind.

Das türkische SVG sieht verschiedene Haftungsarten in Art. 85 vor. In diesem Artikel sind Betriebsverkehrsunfälle als Gefährdungshaftung geregelt (Abs.1). Dagegen handelt es sich bei Nichtbetriebsverkehrsunfällen um eine mildere Kausalhaftung-/ Verschuldenshaftung (Art.85 Abs.3 tSVG). Für im Rahmen einer Hilfeleistung entstandene Schäden haftet der Halter nach dem richterlichen Ermessen (Art.85 Abs.4 tSVG). Außer diesen Haftungsnormen verweist das Gesetz in bestimmten Artikeln auf die allgemeinen Regeln des türkischen Obligationenrechts (z. B. Art. 87, Art. 90).

Im Gesetz wurde für die Haftung aus dem Betrieb von Motorfahrzeugen eine Versicherungspflicht für den Halter vorgesehen. Durch die Versicherungspflicht ist die Stellung des Geschädigten verstärkt worden, da dem Geschädigten im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung ein unmittelbares Klagerecht gegen den Versicherer eingeräumt wurde. Unter den Voraussetzungen des Art. 108 kann der Geschädigte außerdem bei Garantiefonds die Deckung seines Schadens beantragen<sup>26</sup>.

## **B. ANWENDUNGSBEREICH DES tSVG**

### **1. Räumlicher Anwendungsbereich des tSVG**

Der räumliche Anwendungsbereich des tSVG ist auf die öffentlichen Strassen oder auf die Orte, die durch das Gesetz als öffentliche Strassen bezeichnet sind, beschränkt (Art.1). Das Gesetz ist nicht auf Verkehrsunfälle außerhalb der öffentlichen Straßen (z.B. die Verkehrsunfälle auf privaten Grundstücken, in Garagen) zu erstrecken. Deshalb haftet ein Bauer, wenn er auf seinem Feld mit dem Traktor einen Unfall verursacht und jemandem verletzt, nach Art. 41 tOG wegen unerlaubter Handlung. Falls der Unfall von der Hilfsperson des Bauers verursacht worden ist, so haftet der Bauer als Geschäftsherr nach Art. 55 tOG. In diesem Fall haftet die Hilfsperson daneben gemäß Art. 41 tOG wegen unerlaubter Handlung, sofern sie ein Verschulden trifft.

Trotz der Neigung in der Rechtslehre<sup>27</sup> dazu, den Anwendungsbereich des tSVG auch auf Verkehrsunfälle im nicht öffentlichen Verkehr auszudehnen, lehnt es das türkische Revisionsgericht ab, das Gesetz auf Verkehrsunfälle außerhalb des öffentlichen Verkehrs anzuwenden<sup>28</sup>.

### **2. Sachlicher Anwendungsbereich des tSVG**

Die Anwendung des tSVG ist in sachlicher Hinsicht auf Schäden beschränkt, die durch Motorfahrzeuge verursacht wurden.

---

<sup>26</sup> Siehe unten, s. 24.

<sup>27</sup> **Bolatoğlu**, Bolat, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara 1988, s. 36.

<sup>28</sup> Y.10.HD 14.03.1995, 145/2569 (**Havutçu/Gökyayla**, Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara 1999, s. 25).

Motorfahrzeug im Sinne dieses Gesetzes (Art.3) ist jedes Fahrzeug, das sich mit eigenem Antrieb (durch Motorkraft) auf dem Erdboden (Landverkehrsstraßen) fortbewegen kann. Es spielt keine Rolle, ob das Motorfahrzeug ein Beförderungsmittel oder eine Arbeitsmaschine ist. Das Gesetz umfasst nur die Fahrzeuge, die sich durch eine eigene Kraftquelle bewegen können. Fahrzeuge, die sich durch eine fremde menschliche, tierische oder natürliche Kraft bewegen können, unterfallen nicht diesem Begriff<sup>29</sup>. Deswegen fallen Fahrräder oder Kutschen sowie ähnliche Fahrzeuge nicht unter den Motorfahrzeugbegriff des tSVG.

Nicht alle Motorfahrzeuge mit eigenem Antrieb fallen in den Anwendungsbereich des tSVG. Das Gesetz findet Anwendung auf Motorfahrzeuge, die sich auf dem Erdboden bewegen können. Deshalb unterfallen Motorboote oder Luftfahrzeuge nicht dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes. Das gilt auch für Fahrzeuge wie Straßenbahnen, die sich auf dem Boden von Schienen abhängig bewegen können.

Das Gesetz umfasst auch nicht das Motorrad<sup>30</sup>.

### **3. Schaden als Begrenzung der Anwendung des tSVG**

Für die durch Motorfahrzeuge verursachten Schäden haftet der Halter in der Regel nach den Bestimmungen des tSVG. Aber in zahlreichen Ausnahmefällen ist das tSVG nicht anzuwenden.

In den folgenden Fällen richtet sich die Haftung nach dem türkischen OG:

- Immaterielle Schäden (Art. 90 tSVG);
- Schäden von Personen, die das Fahrzeug mit Einwilligung des Halters unentgeltlich benutzt haben oder die sich als Fahrgast unentgeltlich im Fahrzeug befanden (Art.87 I tSVG);
- Schäden an Sachen, die mit dem Fahrzeug im Rahmen eines Beförderungsvertrages transportiert wurden (Art. 87 II tSVG);

---

<sup>29</sup> Eren, s. 666; Havutçu/Gökyayla, s. 22.

<sup>30</sup> Gem. Art 3 das tSVG "Motorfahrrad ist ein Fahrrad, das ein Hubraum eines bis zu 50 cm<sup>3</sup> haben und dessen Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h ist.

- Schäden aus Schwarzfahrten gem. Art. 107 II tSVG, d.h. Schäden derjenigen Fahrgäste oder Fahrer, die Kenntnis von der Schwarzfahrt hatten;
- die Haftung des Halters gegenüber dem Fahrzeugeigentümer, falls beim Unfall das Motorfahrzeug geschädigt worden ist (Art. 87 II tSVG);
- Sachschaden, der als entgangener Gewinn entstanden ist;
- die Haftung des Halters des abgeschleppten Fahrzeugs (Art. 102 I tSVG);
- die Haftung des Rennveranstalters gegenüber dem Rennfahrer und seinen Mitfahrern und wegen Schäden an Fahrzeugen, die in der Rennveranstaltung verwendet wurden (Art. 105 II tSVG).

### **C. DER HAFTENDE**

#### **1. Der Halter**

Nach dem Gesetz ist der Halter Subjekt der Haftpflicht. Wer Halter ist, definiert das Gesetz im Art.3. Danach ist der Halter derjenigen Person, dass "der Fahrzeugeigentümer ist oder ein Eigentumsvorbehaltskäufer, der als solcher im Verkehrsregister eingetragen ist, oder, wenn diese das Fahrzeug langfristig vermieten, verpfändet oder verleiht, der Mieter, Pfändungsgläubiger oder Entleiher. Wenn der Betroffene beweisen kann, dass ein anderer als die hier genannten Personen auf eigene Rechnung und Gefahr das Fahrzeug in Betrieb setzt und die tatsächliche Verfügung über das Fahrzeug besitzt, ist dieser als Halter anzusehen" (Art. 3 tSVG). Aus dieser Definition ist ersichtlich, dass dem Gesetz nicht nur der formelle, sondern auch materielle Halterbegriff zugrunde liegt<sup>31</sup>. Wer Eigentümer ist, wessen Name im Fahrzeugausweis steht, auf wen die Versicherungspolice lautet, all das sind Anhaltspunkte. Lehre und Rechtsprechung betonen, dass bei der Frage, wer als Halter die Haftung trägt, die Gesamtheit der tatsächlichen Verhältnisse zu berücksichtigen ist<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> Eren, s. 670.

<sup>32</sup> Siehe: Eren, s. 671-672; Nach dem türkischen Revisionsgericht „muß die Halterschaft den materiellen Maßgaben beurteilen, damit Geschädigte gegen Scheingeschäfte geschützt werden können“ siehe: YHGK. 24.09.1997, 11-476/744 (YKD.August 1988, s.

Nicht nur natürliche, sondern auch juristische Personen können Halter sein<sup>33</sup>. Urteils- und Handlungsfähigkeit ist nicht vorausgesetzt.

Die langfristige Anmietung eines Fahrzeuges begründet eine Haltereigenschaft nach dem Gesetz. Das entscheidende Merkmal ist offensichtlich die Dauer der Miete. Eine gewisse Zeitpanne ist in der Tat von Nöten, um diejenige Beziehung zur Sache herzustellen, die den Namen Halter verdient.

Nach einer Meinung<sup>34</sup> im türkischen Schrifttum, ist die Miete unter Berücksichtigung des Art. 262 des türkischen Obligationengesetzes als "langfristig" anzunehmen, wenn ihre Dauer mehr als drei Tage beträgt. Das türkische Revisionsgericht hat jedoch in einem Fall die Haltereigenschaft eines deutschen Staatsangehörigen verneint, der in der Türkei für eine Woche einen Wagen gemietet hatte<sup>35</sup>. In einem anderen Fall hat das Gericht die Haltereigenschaft eines Mieters verneint, der von einer Autovermietungsfirma für acht Tage ein Auto gemietet hatte<sup>36</sup>.

Halter eines Fahrzeuges können auch mehrere Personen sein, wenn sie gemeinsam die erwähnten Merkmale eines Halters aufweisen. In diesem Fall haften sie nach Art. 88 tSVG gesamtschuldnerisch gegenüber dem Geschädigten.

---

1125-1129); **Tandoğan**, Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk, Ankara 1981, s. 224; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altö**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1993, s. 529; **Nomer**, Haluk, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İBD.Ocak-Şubat-Mart 1992, s. 49; **Özsunay**, Ergun, Die Haftpflicht des Motorfahrzeugshalters nach türkischem Recht, VersR 1993, Heft 19, s. 799; **Dural**, Mustafa, Die Regelung der Haftung und Versicherungsdeckung nach dem türkischen Straßenverkehrsgesetz, VersR 1985, Heft 1, s. 14. So befasst die schweizerische Lehre und Rechtsprechung den Halterbegriff: siehe **Keller**, Alfred, Haftpflicht im Privatrecht, 4.Auflage Bern 1979, s. 237; BGH 62 II 138; BGH 99 II 319 ( von **Keller**, s. 237).

<sup>33</sup> **Özsunay**, s. 799.

<sup>34</sup> **Eren**, s. 673; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altö**, s. 532; **Bolatoğlu**, s. 73; **Kılıçoğlu**, Ahmet, 2918 sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu, BATIDER, Haziran 1984, S. 2-3, s. 10; **Havutçu/Gökyayla**, s. 45. **Keller** ist der Meinung dagegen, dass es sich doch wohl etwa um einen Monat oder länger handeln muss (s. 238).

<sup>35</sup> 4.HD. 16.6.1988, YKD. 1988, s. 1361 (**Ertas**, s. 39).

<sup>36</sup> 19.HD. 14.10.1993, E.1992/10747, K.1993/6545 (YKD. April 1994, s. 622-624).



## 2. Der Unternehmer, von dem der Halter abhängig ist

Bei der Revision im Jahre 1996 wurden neben dem Halter diejenigen Unternehmer als Gesamtschuldner einbezogen, von denen der Halter abhängig ist. Im Gesetz sind hier zwei Fallgruppen vorgesehen: Zum einen sind Fälle erfasst, in denen das Fahrzeug den Schriftzug eines bestimmten Unternehmens trägt, jedoch auf ein anderes Unternehmen zugelassen ist; der andere Fall betrifft Personenbeförderungsverträge, bei denen ein Unternehmer die Fahrkarten verkauft, das Fahrzeug jedoch von einem anderen Unternehmer in Betrieb gesetzt wird:

Fall: Ein Unternehmer (A) verkauft Fahrkarten für einen anderen Unternehmer (B). B hat einen eigenen Bus für die Beförderung von Personen von Stadt zu Stadt. Ein ausländischer Fahrgast will mit B von Bodrum nach İzmir fahren. Dazu kauft er die Fahrkarte von A und reist mit dem Bus des B. Während der Reise kommt es zu einem Unfall, und der ausländische Fahrgast wird dabei verletzt. B haftet als Halter. A haftet daneben als Unternehmer, von dem der Halter ( in unserem Fall Unternehmer B) abhängig ist, weil in diesem Fall durch das Gesetz angenommen wurde, dass das Fahrzeug durch A verkaufte Fahrkarte in Betrieb gesetzt worden ist. Unternehmer A kann nicht einwenden, dass er nicht als Gesamtschuldner anzusehen sei, weil er nur die Fahrkarte verkauft habe<sup>37</sup>.

## 3. Personen, die wie ein Halter haften (hypothetischer Halter)

Nach tSVG haften auch einige Personen wie der Halter, die nicht Fahrzeughalter im Sinne dieses Gesetzes sind. In der Lehre werden diese Personen als "hypothetischer Halter" bezeichnet<sup>38</sup>. Ein hypothetischer Halter ist,

- der Unternehmer des Motorfahrzeuggewerbes für die Schäden, die durch Fahrzeuge verursacht werden, die ihm zur Aufbewahrung,

---

<sup>37</sup> Vor der Änderung des Gesetzes auch siehe 11.HD. E.1989/6264, K.1990/6734, T.22.10.1990 (**Sakmar/Eksi/Yılmaz**, Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, Mahkeme Kararları, Genişletilmiş 2.Bası, İstanbul 1999, s. 144. In dieser Urteil hat das türkische Kassationsgericht die Einwendung des Unternehmers, die er nur die Fahrkarte verkauft habe, nicht berücksichtigt.

<sup>38</sup> z.B.: siehe **Eren**, s. 674.

Reparatur, Wartung, zum Umbau, Verkauf oder ähnlichen Zwecken übergeben worden sind (Art. 104 tSVG);

- der Staat oder eine andere juristische Person des öffentlichen Rechts für einen Schaden, der durch ein Fahrzeug verursacht worden ist, das im Dienst der öffentlichen Verwaltung, der Provinzial- oder Kommunalverwaltung, öffentlicher Körperschaften oder öffentlichen Wirtschaftsbetriebe verwendet worden ist (Art. 106 tSVG);
- der Veranstalter eines Rennens für Schäden, die durch Fahrzeuge der Teilnehmer oder deren Begleit-Fahrzeuge oder andere im Dienst der Veranstaltung verwendete Fahrzeuge verursacht worden sind (Art. 105 tSVG);
- ein Dieb, der mit einem entwendeten Fahrzeug einen Schaden verursacht hat (Art. 108 tSVG).

#### ***D. HAFTUNG DER HALTER NACH DEM tSVG***

##### **1. Haftung der Halter für durch in Betrieb befindliche Fahrzeuge verursachte Schäden**

Nach Art. 85 Abs. 1 tSVG haftet der Halter für Sachschäden oder für Schäden, die dadurch entstehen, dass “durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt [wird]”. Art. 85 Abs. 1 tSVG knüpft die scharfe Kausalhaftung an den Betrieb.

##### ***a) Voraussetzungen der Haftung nach Art. 85 Abs.1 tSVG***

###### ***aa) Der Betrieb des Fahrzeugs***

“Der Betrieb eines Motorfahrzeuges” ist die erste Voraussetzung der Haftung nach diesem Abschnitt. Was unter dem Begriff des Betriebs eines Motorfahrzeuges zu verstehen ist, ist in der Lehre umstritten. Nach herrschender Meinung in der türkischen Lehre ist ein Motorfahrzeug in Betrieb befindlich, wenn dessen maschinelle Einrichtungen in Gang sind<sup>39</sup>. Die scharfe Kausalhaftung ist nur für den Schaden, der durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges entstanden ist, anzunehmen. Wenn der Schaden nicht auf den Gebrauch der maschinellen (mechanischen) Einrichtungen des

---

<sup>39</sup> siehe: Özsunay, s. 800.

Fahrzeuges zurückgeht, d.h. nicht Folge der besonderen Betriebsgefahr ist, haftet der Halter nur unter den Voraussetzungen des Art. 85 Abs. 3 tSVG. Z. B. ist das Einklemmen der Finger beim Zuschlagen der Türen nicht als ein durch den Betrieb entstandener Schaden zu verstehen.

*bb) Schaden aus Verkehrsunfall, der durch in Betrieb befindenes Fahrzeug verursacht hat*

Als zweite Voraussetzung muss der Verkehrsunfall durch das in Betrieb befindliche Fahrzeug verursacht worden sein, und infolge dieses Unfalls muss ein Schaden entstehen.

Nicht jeder Schaden ist nach Art. 85 Abs. 1 tSVG ersetzbar. Nach Art. 85 Abs.1 besteht die Gefährdungshaftung des Halters nur für die materieller Schaden, die aufgrund Tötung oder Verletzung eines Menschen oder aufgrund Zerstörung, Beschädigung oder Verlust einer beweglichen oder unbeweglichen Sache entstanden ist. Durch einen Verkehrsunfall erlittener immaterieller Schaden haftet der Halter nach den allgemeinen Regeln des tOG<sup>40</sup> (Art.90 tSVG). Darüber hinaus sind die oben genannten Ausnahmefälle zu berücksichtigen<sup>41</sup>. Der Umfang des Schadensersatzes ist nach den allgemeinen Bestimmungen des OR zu bemessen (Art. 90 tSVG).

*aaa) Personenschaden*

Gemäß Art.46 Abs.1 tOG. Hat der Geschädigte, der aufgrund eines Verkehrsunfalls eine Körperverletzung erlitten hat, Anspruch auf Ersatz der Kosten und hat Anspruch auf Ersatz der Schaden aufgrund Verlusts der gänzlichen oder teilweisen Minderung der Erwerbstätigkeit. Der Geschädigte

---

<sup>40</sup> Art.47 tOG lautet wie folgendes: "im Fall der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen kann der Richter unter Würdigung der besonderen Umstände dem Verletzten oder den Familienangehörigen des Getöteten eine billigkeitgemäße Geldsumme als immateriellen Schadenersatz zusprechen." Danach wird ein Verschulden nicht vorausgesetzt; aber das bedeutet nicht, dass nach diesem Artikel das Verschulden keine Rolle spielt wegen immaterieller Schaden zu verhaften. Je nach Haftungstatbestände ist das Verschulden liegt unter Voraussetzungen des Ersatzanspruches auf immaterieller Schaden unter. z.B. wenn Haftungstatbestand eine unerlaubte Handlung ist, muss den Täter ein Verschulden trifft, von ihm der Ersatz von immaterieller Schaden verlangen zu können. Verg. **Dural**, s. 14.

<sup>41</sup> Siehe oben V, 3.

kann nicht nur Kosten der Heilbehandlung, sondern auch andere Kosten sowie Prozesskosten, Gutachterkosten verlangen.

Im Falle der Tötung eines Menschen steht den Erben ein Anspruch auf Erstattung der Beerdigungskosten gemäß Art.45 Abs.1 tOG. Wenn der Tod nachher eingetreten ist, besteht gegen den Schädiger gemäß Art. 45 Abs.2 ein Anspruch auf Ersatz der Kosten der verursachten Heilbehandlung und für Nachteile der Erwerbsunfähigkeit des Verletzten während dieser Zeit.

Im Falle der Tötung gemäß Art.45 Abs.2 Satz 2 haben diejenige Personen, die die Unterstützung des Gestorbenen verloren haben, Anspruch auf Ersatz der Schaden aufgrund von Verlust der tatsächliche oder zukünftige Unterstützung.

#### *bbb) Sachschaden*

Der Halter haftet nach Gefährdungshaftungsprinzip gemäß Art 85 Abs.1 tSVG nicht nur von seinem Fahrzeug verursachte Personenschaden, sondern auch für Sachschaden. z.B. wenn bei den Verkehrsunfall ein Fahrrad oder ein Auto oder ein Haus von Drittperson oder Ohrenschmuck von einem Fahrgast geschädigt ist, hat der Geschädigte Anspruch vor allem auf die Reparaturkosten und ein angemessener Betrag für die durch den Unfall verursachte Wertminderung der Sache, sofern die Sache nicht völlig zerstört worden ist. Wegen bloss Nutzungsausfall der Sache steht dem Geschädigte in der Regel kein Anspruch, es sei denn, dass durch die Beschädigung der Sache ein Verdienstaussfall entstanden wurde.

#### *cc) Widerrechtlichkeit*

Stillschweigende Voraussetzung der Haftung des Halters ist die Widerrechtlichkeit der Schadenszufügung<sup>42</sup>.

#### *dd) Kausalzusammenhang*

Letztlich muss zwischen dem Betrieb und dem Schaden ein angemessener Zusammenhang bestehen. Es genügt nicht, dass die Schadensursache anlässlich des Betriebes eines solchen Fahrzeuges gesetzt worden ist, sondern sie muss auf eine besondere, diesem Betrieb eigene Gefahr zurückgehen<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup> Özsunay, s. 800.

<sup>43</sup> Keller, s. 234; Eren, s. 669.

**b) Einfluß des Verhaltens von Personen, für die der Halter verantwortlich ist, auf Haftung des Halters**

Bei der Betriebshaftung spielt es keine Rolle, von wem das Fahrzeug verwendet wird. Der Halter haftet für das Verhalten des Fahrzeugfahrers und für diejenigen, die an der Verwendung des Fahrzeugs mitwirken ebenso wie für das eigene Verhalten (Art. 85 Abs. 5 tSVG)<sup>44</sup>. Die Haftung des Fahrers gegenüber dem Geschädigten richtet sich nach Art. 41 tOG. In einem solchem Fall tragen der Halter und der Fahrer die Verantwortung gegenüber dem Geschädigten gesamtschuldnerisch.

**c) Ausschluss der Haftung**

Die Haftung des Halters kann ausgeschlossen werden, wenn er beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wurde, ohne dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft und ohne dass eine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs zum Unfall beigetragen hat (Art. 86 tSVG). Dabei müssen diese Voraussetzungen kumulativ vorliegen: Die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs, z.B. durch höhere Gewalt, reicht alleine nicht aus, um den Halter von der Haftung zu befreien, sondern er muss außerdem beweisen, dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, kein Verschulden trifft und ohne dass eine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs zum Unfall beigetragen hat

**d) Ausnahmen von der Gefährdungshaftung nach Art.85 Abs.1 tSVG**

Bei einem Verkehrsunfall können Dritte, ein Fahrgast, ein Angehöriger des Halters, der Fahrer, der andere Halter usw. geschädigt werden. Der Halter haftet nach dem tSVG nicht gegenüber allen Geschädigtengruppen. Vor allem, gegenüber dem Insassen, der als Fahrgast unentgeltlich in dem Fahrzeug transportiert wird, oder gegenüber dem Fahrer, dem das Fahrzeug unentgeltlich aus Gefälligkeitsgründen überlassen worden ist, haftet der Halter nach dem türkischen Obligationengesetz.

---

<sup>44</sup> Dazu näheres bei **Özsunay**, s. 802. Im Gesetztext ist zwar von einem "Verschulden" die Rede, doch dies muss als "Verhalten" zu verstehen sein Siehe: **Eren**, s. 680; **Bolatoğlu**, s. 109; **Havutçu/Gökyayla**, s. 49.

Die andere Ausnahme besteht darin, dass Waren oder Güter beim Transport im Fahrzeug beschädigt worden sind. Ausgenommen davon sind das persönliche Gepäck oder ähnliche Sachen des Insassen (Art.87/ Abs.2 tSVG). Bei dem letztgenannten Fall kommt die Gefährdungshaftung zur Anwendung. Wenn Fahrgäste in einem gestohlenen oder unbefugt gebrauchten Fahrzeug einen Schaden erlitten haben und von dem Diebstahl bzw. unbefugten Gebrauch wussten (Art.107 Abs.2 tSVG). Den bisher genannten Fälle verweist das Gesetz auf die allgemeinen Vorschriften. Danach ist der Halter entweder nach den Vorschriften über die unerlaubten Handlungen des tOG oder als Geschäftsherr nach dem Art.55 tOG verhaftet worden<sup>45</sup>.

Wenn den Unfall verursachte Fahrzeug selbst geschädigt worden ist und in dem fremden Eigentum steht, gegenüber dem Eigentümer des Fahrzeuges haftet der Halter unter der Allgemeinen Bestimmungen. Bei diesem Fall wird die Vorschriften des tOG über die Vertragverletzung oder unerlaubte Handlung Anwendung finden können.

## **2. Haftung der Halter für durch nicht in Betrieb befindliche Fahrzeuge verursachte Schäden**

Gemäß Art. 85 Abs.3 tSVG haftet der Halter bei einem Verkehrsunfall, der durch ein nicht in Betrieb befindliches Motorfahrzeug veranlasst wird. Um die Haftung des Halters zu begründen, muss der Geschädigte beweisen, dass den Halter oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft oder die fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges mitgewirkt hat.

Die Rechtsnatur der Haftung wegen Nichtbetriebsverkehrsunfällen ist je nach den Haftungsgründen unterschiedlich zu beurteilen. Beim Vorliegen eines eigenen Verschuldens des Halters handelt es sich um eine Verschuldenshaftung. Beim Vorliegen eines Verschuldens von Personen, für die der Halter verantwortlich ist, handelt es sich um eine Kausalhaftung, wie es sie bei der Haftung des Geschäftsherrn für Hilfspersonen gibt. Aber der Halter kann sich hier von der Haftung nicht befreien, indem er beweist, dass er jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt zur Verhütung des Schadens beachtet hat oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre. Schließlich handelt es sich um eine Kausalhaftung oder Verschuldenshaftung bei dem Fall einer fehlerhaften Beschaffenheit des Fahrzeuges, je nachdem, ob den Halter dabei ein Verschulden trifft oder nicht.

---

<sup>45</sup> Dural, s. 14.

Art. 85 Abs. 3 tSVG erfasst gewisse Nichtbetriebs-Verkehrsunfälle. Ein Verkehrsunfall liegt bei einem nicht in Betrieb stehenden Fahrzeug dann vor, wenn noch ein anderes Fahrzeug darin verwickelt ist, nicht aber, wenn sich der Unfall an einem allein stehenden Fahrzeug zugetragen hat. Zum Beispiel stellt es einen Verkehrsunfall im Sinne eines Nichtbetriebsverkehrsunfalls dar, die Autotür unbedacht zu öffnen, während ein anderes Motorfahrzeug vorbeifährt. Dagegen stellt z.B. das Einklemmen der Finger beim Ein- und Aussteigen keinen Verkehrsunfall dar<sup>46</sup>.

Die Art und der Umfang des zu ersetzendes Schadens sind genauso wie bei Betriebsunfällen zu beurteilen.

### **3. Haftung für Schäden infolge Hilfeleistung**

Der Halter haftet nach Ermessen des Richters für den Schaden infolge einer Hilfeleistung nach den Unfällen, sofern das Motorfahrzeug des Helfers an dem Unfall beteiligt ist. Der Unternehmer, der vom Halter abhängig ist, haftet ebenfalls, sofern er für den Fall zu haften hat oder sofern die Hilfe ihm selbst oder den Insassen seines Fahrzeuges oder den anderen Geschädigten geleistet worden ist (Art. 85 Abs. 4). Die Rechtsnatur der Haftung entspricht hier einer Kausalhaftung.

### ***E. MEHRHEIT VON ERSATZPFLICHTIGEN***

Sind bei einem Unfall, an dem ein Motorfahrzeug beteiligt ist, mehrere für den Schaden eines Dritten ersatzpflichtig, so haften sie gesamtschuldnerisch (Art.88 Abs.1 tSVG). Der Schaden wird auf die beteiligten Haftpflichten unter Würdigung aller Umstände verteilt (Art.88 Abs.2 S.1)<sup>47</sup>. Mehrere Motorfahrzeughalter haften für den Schaden nach Maßgabe des Verschuldens. Jedoch können besondere Umstände und insbesondere Betriebsgefahren eine andere Verteilung rechtfertigen (Art.88 Abs.2 S.2 tSVG).

### ***F. HAFTUNG UNTER HALTERN***

Als Geschädigter ist der andere Halter in einer besonderen Lage, weil er, im Unterschied zu einem gewöhnlichen Dritten, auch eine Betriebsgefahr als

---

<sup>46</sup> Keller, s. 235.

<sup>47</sup> Näheres siehe Özsunay, s. 802, Fußnote 34 genannte Beispiel.

Unfallursache beisteuert. Deswegen hat das Gesetz für die Ersatzpflicht zwischen Haltern eine besondere Regelung getroffen, wobei es zwischen Personen- und Sachschaden differenziert: Wird beim Unfall, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind, ein Halter körperlich geschädigt, so wird der Schaden den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Maßgabe des sie treffenden Verschuldens auferlegt, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen (Art. 89 Abs. 1 tSVG). Nach dieser Vorschrift richtet sich die Haftung im Normalfall nach dem Verschulden. Dabei müssen die Betriebsgefahren berücksichtigt werden.

Für den Sachschaden eines Halters haftet ein anderer Halter nur, wenn der Geschädigte beweist, dass der Schaden durch Verschulden oder vorübergehenden Verlust der Urteilsfähigkeit des beklagten Halters oder einer Person, für die er verantwortlich ist, oder durch die fehlerhafte Beschaffenheit seines Fahrzeuges verursacht wurde (Art. 98 Abs. 2 tSVG). Auch hier handelt es sich grundsätzlich um eine Verschuldenshaftung.

## **G. OBLIGATORISCHE HAFTPFLICHTVERSICHERUNG UND GARANTIEFONDS**

### **1. Obligatorische Haftpflichtversicherung**

Nach Art.91 Abs.1 tSVG hat jeder Halter eine Haftpflichtversicherung abzuschließen<sup>48</sup>. Bevor eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen wurde, darf kein Motorfahrzeug in den öffentlichen Verkehr gebraucht werden. Verstoß gegen dieser Verpflichtung wurde durch das Gesetz Geldstrafe vorgesehen. Hinsichtlich Versicherungspflicht besteht keine Ausnahme für die Staat, staatlicher Organisationen, staatlicher Unternehmen und die Gemeinden (Art.106 tSVG)<sup>49</sup>. Das Gesetz regelt neben der obligatorischen Haftpflichtversicherung die freiwillige Haftpflichtversicherung auch. Die Vorschriften des Gesetzes über obligatorische Haftpflichtversicherung,

<sup>48</sup> Auch die so genannte "Hypothetischer Halter" müssen wie Halter eine Haftpflichtversicherung abzuschließen (siehe: für Rennveranstalter, Art.105 Abs.3; für Unternehmer des Motorfahrzeuggewerbes Art.104 Abs.2).

<sup>49</sup> **Özsunay**, s. 802. Dagegen meint **Dural**, dass die Staat und die öffentlich-rechtlicher Behörden von der Versicherungspflicht ausgenommen worden sei. Nach seiner Ansicht sieht das Gesetz für diesen einen speziellen Fond, den sogenannten "Garantiefonds für öffentlich-rechtliche Fahrzeuge" vor. Siehe: **Dural**, s. 15.



nämlich über die Abbedingung, Begrenzung der Haftung, das direkte Anspruchs- und Klagerecht des Geschädigten und über die Verjährung finden auch auf freiwillige Haftpflichtversicherung Anwendung (Art. 100 tSVG).

Ausländische Fahrzeuge sind bei der Einreise in die Türkei gleichermaßen versicherungspflichtig, es sei denn, für sie bereits im Ausland eine Haftpflichtversicherung, die nach internationalen Abkommen in der Türkei gültig ist, besteht. Soweit der Halter eines ausländischen Fahrzeugs keine Haftpflichtversicherung hat, muß er bei der Einreise in die Türkei an der türkischen Grenze eine Haftpflichtversicherung abschließen (Art.91 Abs.3 tSVG).

Der Geschädigte hat Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer des Halters bis zur Höhe der Versicherungssumme (Art. 97 tSVG). Auch bei der freiwillig abgeschlossenen Haftpflichtversicherung hat der Geschädigte ein direktes Anspruchrecht gegen den Versicherer, soweit eine solche besteht (Art.100 tSVG).

Bei Versicherung ist die versicherte Gefahr die Haftung des Halters nach Art.85 Abs.1 tSVG. Deswegen deckt die Versicherung die Haftung des Halters für die Schäden, für die er nach Art.85 Abs.1 tSVG verantwortlich ist. Dagegen deckt die Versicherung die Haftung des Halters infolge Hilfeleistung oder durch nicht im Betrieb befindliche Fahrzeuge verursachte Schäden nicht.

In den Art.92 gezählten Fällen hat der Versicherer des Halters keine Deckungspflicht gegen den Geschädigten. Diese sind wie folgendes:

- Ansprüche des Halters nach diesem Gesetz gegen die Personen, für die er verantwortlich ist.
- Ansprüche auf Ersatz von Sachschaden des Ehegatten, der Eltern, der Nachkommen, der Adoptivkinder des Halters und mit dem Halter im gemeinsamen Haushalt lebenden Geschwister.
- Ansprüche wegen Sachschaden, für die der Halter nach diesem Gesetz nicht verantwortlich ist.
- Ansprüche aus Unfällen bei Rennen, für die nach Art.105 Abs.3 tSVG vorgeschriebene Versicherung besteht.
- Ansprüche auf Immaterielle Schäden.

## **2. Garantiefonds**

In Ausnahmefällen hat der Geschädigte keine Möglichkeit, seine Schaden von Halter oder von Versicherer zu verlangen. Deswegen ist durch das Gesetz vorgesehen worden, eine "Garantiefonds" zu gründen (Art.108 tSVG). Unter den Voraussetzungen des Art. 108 kann der Geschädigte bei Garantiefonds die Deckung seines Schadens beantragen. Danach hat der Geschädigte die Möglichkeit zur Deckung des Schadens, falls den Unfall ein nicht versichertes oder unbekanntes Motorfahrzeug verursacht hat. Das gleiche gilt, wenn der Versicherer im Zeitpunkt des Unfalls in Konkurs gefallen ist oder wenn das Fahrzeug entwendet worden ist und den Halter an der Entwendung des Fahrzeugs kein Verschulden trifft.

### ***H. VEREINBARUNGEN ÜBER DIE HAFTUNG***

Vereinbarungen, durch die die Haftpflicht des Halters nach dem tSVG ausgeschlossen oder beschränkt wird, sind gemäß Art. 111 Abs. 1 tSVG unwirksam. Vereinbarungen zwischen den Parteien, durch die offensichtlich unzulängliche oder übermäßige Entschädigungen festgesetzt wurden, können innerhalb einer Frist von zwei Jahren angefochten werden (Art. 111 Abs. 2 tSVG).

### ***I. VERJÄHRUNG VON ANSPRÜCHEN***

Ansprüche aus Haftungsnormen des tSVG verjähren innerhalb von zwei Jahren. Die Frist beginnt zum Zeitpunkt der Erlangung der Kenntnisnahme des Geschädigten vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen, jedenfalls aber mit dem Ablauf von zehn Jahren ab dem Tag des Verkehrsunfalls (Art. 109 tSVG). Soweit für die Haftung des Halters durch das tSVG auf die allgemeinen Regeln verwiesen wird, gilt in der Regel eine einjährige Verjährungsfrist für Ansprüche aus unerlaubten Handlungen (tOG).

## **VI. AUSBLICK**

Bei Verkehrsunfällen in der Türkei ist in der Regel das türkische Recht das anzuwendende Recht. Denn als Unfallortrecht für die Haftung wegen eines Verkehrsunfalls ist gemäß dem türkischen internationalen Privatrecht das türkische Recht anzuwenden.

Im Falle eines Verkehrsunfalls in der Türkei, an dem Ausländer beteiligt sind, haftet derjenige als Halter des Motorfahrzeugs nach dem tSVG, der als Fahrzeugseigentümer oder Eigentumsvorbehaltskäufer oder Mieter, Pfändungsgläubiger oder Entleiher zu sehen ist. Wenn der Ausländer auf eigene Rechnung und Gefahr das Fahrzeug in Betrieb setzt und tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt, ist er als Halter des Fahrzeugs zu behandeln, obwohl er zu keiner der hier aufgezählten Personengruppen zählt.

Das türkische SVG sieht verschiedene Haftungsarten in Art. 85 vor. In dieser Vorschrift ist die Haftung bei Betriebsverkehrsunfällen als Gefährdungshaftung geregelt. Dagegen handelt es sich bei Nichtbetriebsverkehrsunfällen um eine milde Kausalhaftung. Für aus Hilfeleistung entstandene Schäden haftet der Halter nach richterlichem Ermessen. Außer diesen Haftungsnormen verweist das Gesetz in bestimmten Artikeln auf die allgemeinen Regeln des türkischen Obligationenrechts.

Wird durch den Betrieb des Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder verletzt oder wird ein Sachschaden verursacht, so haftet der Ausländer als Halter für diesen Schaden, ohne dass ihn ein Verschulden trifft. Wenn der Ausländer beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wurde, ohne dass ihn oder die Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft und ohne dass eine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs zum Unfall beigetragen hat, so wird er von der Haftung frei. Falls der Ausländer nicht der Halter des Fahrzeugs ist sondern nur der Fahrer und dabei den Unfall verursacht, so haftet er nach Verschuldenshaftung (Art. 41 tOG).

Falls der Ausländer bei einem Verkehrsunfall in der Türkei als Fahrgast oder als Drittperson (wie etwa als Fußgänger) geschädigt worden ist, so kann er gegen die haftenden Personen, die für den Unfall nach dem tSVG verantwortlich sind, Schadenersatzklage erheben. Mit Ausnahme einiger Sonderfälle ist vor allem der materielle Schaden nach dem tSVG zu ersetzen. Immaterielle Schäden fallen nicht unter den Anwendungsbereich des Gesetzes. Für immaterielle Schäden hat der Ausländer ein Klagerecht nach dem tOG. Voraussetzung dafür ist, dass den Halter ein Verschulden trifft.

**Abkürzungen**

BATIDER	<i>Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (Zeitschrift für Banken und Handelsrecht)</i>
BGE	<i>Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts</i>
DAR	<i>Deutsches Autorecht</i>
HD	<i>Hukuk Dairesi (Zivilkammer des Türkischen Kassationshofes)</i>
HUMK	<i>Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu (Gesetz für Zivilprozess)</i>
MÖHUK	<i>Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (Türkisches Internationales Privat- und Prozessrecht)</i>
s	<i>sayfa (Seite)</i>
İOG	<i>Türkisches Obligationengesetz</i>
İSVG	<i>Türkisches Straßenverkehrsgesetz</i>
VersR	<i>Versicherungsrecht</i>
Y	<i>Yargıtay (Türkischer Kassationshof)</i>
YKD	<i>Yargıtay Kararlar Sergisi (Zeitschrift für die Entscheidungen des türkischen Kassationshofes)</i>

## L i t e r a t u r

- Beitzke, Günter** : Die 11.Haager Konferenz und das Kollisionsrecht der Strassenverkehrsunfälle, in: Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, 33.Jahrgang/1969, s. 204-234.
- Bolatoğlu, Bolat** : Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara 1988.
- Çelikel, Aysel** : Milletlerarası Özel Hukuk, 6.bası Ankara 2000.
- Dural, Mustafa** : Die Regelung der Haftung und Versicherungsdeckung nach dem neuen türkischen Straßenverkehrsgesetz, VersR. 1985, Heft 1 s. 13-16.
- Eren, Fikret** : Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.I, 6. Auflage İstanbul 1998.
- Ertas, Şeref** : in: Deliktsrecht in Europa, Landesberichte Spanien, Türkei, Herg. Christian von Bar, Köln-Berlin-Bonn-München 1993.
- Havutçu/Gökyayla** : Uygulamada 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara 1999.
- Lorenz, Stephan** : Verkehrsunfälle in der Türkei vor deutschen Gerichten, DAR (Deutsches Autorecht), 4/1991, s. 126-130.
- Nomer/Şanlı** : Devletler Hususi Hukuku, 12.bası, İstanbul 2003.
- Özsunay, Ergun** : Die Haftpflicht des Motorfahrzeughalters nach türkischem Recht, VersR. 1993, Heft 19, s. 798-803.
- Tekinalp, Gülören** : Milletlerarası Özel Hukuk, Bağlama Kuralları, 7.bası İstanbul 2001.
- Turhan, Turgut** : Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında İka Yeri Kuralı, Ankara 1989.
- Tandoğan, Haluk** : Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk, Ankara 1981.
- Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop** : Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 1993.
- Nomer, Haluk** : 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İBD.Ocak-Şubat-Mart 1992, s. 36-89.
- Kılıçoğlu, Ahmet** : 2918 sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu, BATIDER, Haziran 1984, S.2-3, s. 3-52.
- Kropholler, Jan** : Zur Kodifikation des Internationalen Deliktsrechts, Zeitschrift für Rechtsvergleichung, 16.Jahrgang, 1975, s. 256 -267.

**Kropholler, Jan** : Internationales Privatrecht, 5.Auflage, Tübingen 2004 (IPR).

**Sakmar, Ata** : Devletler Hususi Hukukunda Kara Trafiği Kazalarından Doğan Akit Dışı Sorumluluğa Uygulanacak Kanun Meselesi Birsen Hatıra Sayısı, İHFM 1970, s. 308 ff.

**Sakmar/Ekşi/Yılmaz** : Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, Mahkeme Kararları, Gen.2.bası, İstanbul 1999.

**Turhan, Turgut** : Literatürden Hareketle Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanına İlişkin Bazı Gözlemler, AÜHFD 1989-1990, s. 96-115.

**Turhan, Turgut** : Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında İka Yeri Kuralı, Ankara 1989 (İka Yeri).