

İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YARGITAY KARARLARI DOĞRULTUSUNDA
KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA GÖRE
KUSURSUZ SORUMLULUK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Alev ÖZNUR

0810032003

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 20 Şubat
2012

Tezin Savunulduğu Tarih: 14 Mart 2012

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Bülent Tahiroğlu
Diğer Jüri Üyeleri: Prof. Dr. İlhan Ulusan
Prof. Dr. Turgut Öz
Prof. Dr. Pervin Somer (U.Kıbrıs Ü.)

MART 2012

ÖNSÖZ

Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanunda hüküm altına alınmış bulunan kusursuz sorumluluk kavramı tezimizin konusunu oluşturmaktadır. Bu konuda ülkemizde geçen yıllar içinde bir takım değişiklikler yapılmıştır.

Kusursuz sorumluluk ve karayolları kavramlarının ülkemizde yaşanan kazaların ciddi boyutta olması nedeniyle özel bir önemi bulunmaktadır. Bu konuda Yargıtay kararlarıyla desteklenmiş bir tez yazma, konunun seçiminde etkili olmuştur.

Bu konuyu seçmemde beni yönlendiren ve tezin hazırlanması sürecinde ilgi, yardım ve zamanını esirgemeyen hocam Sayın Prof.Dr.Bülent Tahiroğlu' na ve tezi desteklememe yardım eden Sayın Prof.Dr. İlhan Uluslan ve Sayın Prof.Dr.Turgut Öz' e teşekkürlerimi sunarım.

MART 2012

ALEV ÖZNUR

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....viii

ÖZET.....ix

GİRİŞ

BİRİNCİ BÖLÜM

SORUMLULUK KAVRAMI VE ÇEŞİTLERİ

I.SORUMLULUK KAVRAMI.....1

II.KUSUR SORUMLULUĞU.....2

III.KUSURA DAYANMAYAN SORUMLULUK.....4

1.Olağan Sebep Sorumluluğu.....10

2.Tehlike Sorumluluğu.....10

IV.2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA GÖRE KUSURSUZ
SORUMLULUK.....13

1.Genel

Olarak.....13

2.Tarihçe.....15

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU UYARINCA KAVRAMLAR

I.İŞLETME KAVRAMI.....	18
II.İŞLETEN KAVRAMI.....	20
III.İŞLETEN ÇEŞİTLERİ.....	23
1.Gerçek İşleten.....	23
A.Motorlu Araç Sahibi.....	23
B.Araç Sahibi Dışındaki Gerçek İşletenler.....	25
a.Aracı Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Satın Alan Kişiler.....	26
b.Motorlu Aracın Kiracısı.....	27
c.Motorlu Aracı Kullanım Ödücü (Ariyet) Sözleşmesiyle Kullanan Kişi.....	30
d.Motorlu Aracı Rehin Alan.....	31
2.Farazi İşleten.....	32
A.Motorlu Araçla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunanlar.....	33
B.Yarış Düzenleyiciler.....	38
C.Aracın Çalınması Ve Gasp Edilmesi Halinde.....	39
D.Devlet Ve Diğer Kamu Tüzel Kişileri.....	42

3.Ortak İşleten.....	43
4.İşletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi Kavramı.....	43
5.İşletenin Eylemlerinden Sorumlu Tutulduğu Kişiler.....	48
A.Sürücü.....	49
B.Diğer Yardımcı Kişiler.....	50

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İŞLETENİN SORUMLULUĞU

I.MOTORLU ARACIN İŞLETİLMESİ NEDENİYLE OLUŞAN ZARARDAN SORUMLULUK	52
1.Genel Olarak.....	52
2.Şartları.....	54
A.Motorlu Aracın İşletilmesi Sebebiyle Bir Zarar Doğmuş Olmalıdır.....	54
B.Zararın Trafik Kazasından Doğması Şartı.....	59
C.Kazanın Karayolunda Veya Karayolu Sayılan Yerlerde Meydana Gelmesi.....	59

D.Kazaya İşletilme Halindeki Bir Veya Daha Çok Aracın Yol Açması.....	62
E.Kaza Ve Zarara Motorlu Bir Aracın Neden Olması.....	63
F.Uygun İlliyet Bağı Bulunması Şartı.....	65
II.İŞLETİLME HALİNDE OLMAYAN ARAÇLARDA SORUMLULUK.....	67
1.Genel Olarak.....	67
2.Şartları.....	71
A.Zarar.....	71
B.İşletilme Halinde Olmayan Motorlu Araç.....	71
C.Uygun İlliyet Bağı.....	72
D.Kazaya İşleten Veya Yardımcılarının Kusurunun Sebep Olması Hali.....	72
E.Kazaya Araçtaki Bir Teknik Arızanın Neden Olması.....	73
III.KAZADA YARDIM EDENLERİN ZARARLARINDAN SORUMLULUK.....	74
IV.İŞLETENİN, ARACIN SÜRÜCÜSÜ VEYA YARDIMCI KİŞİLERİN KUSURLARINDAN DOLAYI SORUMLULUĞU	77
V.GENEL HÜKÜMLERE TABİ TUTULAN SORUMLULUKLAR.....	78

VI.İŞLETENİN SORUMLULUKTAN KURTULMASI79

1.Genel

Olarak.....79

2.Sorumluluktan Kurtulma Şartları.....81

A.Zararın Doğumunda Kusurun Bulunmadığını Ve Araçtaki
Bozukluğun Etkili Olmadığını Kanıtlama.....81

a.Kusursuzluk.....81

b.Araçtaki Bozukluk.....83

B.İllyet Bağını Kesen Sebeplerden Birini Kanıtlama.....85

a.Mücbir Sebep.....85

b.Zarar Görenin Ağır Kusuru.....90

c.Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru.....92

C.Özel Kurtuluş Sebepleri.....94

a.Aracın Çalınması Ve Gasp Edilmesi.....94

b.Hatır İçin Taşıma Veya Kullandırma.....95

**VII.BİRDEN FAZLA ZARAR VERENİN ÜÇÜNCÜ KİŞİYE VE
BİRBİRİLERİNE KARŞI SORUMLULUĞU97**

1.Üçüncü Kişiyeye Karşı.....	97
2.Birbirlerine Karşı Sorumlulukları.....	100
VIII.BİRDEN ÇOK İŞLETENİN BİRBİRLERİNE VERDİKLERİ ZARARDAN DOLAYI SORUMLULUKLARI	102
1.Kişiyeye İlişkin Zarardan Sorumluluk.....	103
2. Eşyaya İlişkin Zarardan Sorumluluk.....	104
IX.ZARAR GÖRENİN KUSURU NEDENİYLE İŞLETENİN SORUMLULUĞUNUN AZALTILMASI	105
X.YOLCU TAŞIMALARINDA VE TRAFİK KAZALARINDA SORUMLULUĞUN KALDIRILMASI VE HAFİFLETİLMESİ YASAĞI....	107
XI.ZAMANAŞIMI.....	107
SONUÇ	
KAYNAKÇA	

KISALTMALAR

AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
BATİDER	: Banka Ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	: Türk Borçlar Kanunu
Bkz	: Bakınız
DEÜHFD	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
E.	: Esas
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
K.	: Karar
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu
m.	: Madde
MK	: Türk Medeni Kanunu
RG	: Resmi Gazete
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
T.	: Tarih
TCK	: Türk Ceza Kanunu
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
Y.	: Yargıtay
ZMSS	: Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

Enstitüsü	:	Sosyal Bilimler
Anabilim Dalı	:	Hukuk
Programı	:	Özel Hukuk
Tez Danışmanı	:	Prof. Dr. Bülent Tahiroğlu
Tez Türü ve Tarihi	:	Yüksek Lisans – Mart 2012

KISA ÖZET

YARGITAY KARARLARI DOĞRULTUSUNDA KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA GÖRE KUSURSUZ SORUMLULUK

Alev Öznur

Bu çalışmanın konusu Karayolları Trafik Kanunu uyarınca araç işletenin kusursuz sorumluluğuna ilişkindir. Kusursuz sorumluluk modern çağın getirileri ve özellikle teknolojik araçların oluşumu ve bu araçların bünyelerinde barındırdıkları tehlike faktörü nedeniyle ortaya çıkmış ve motorlu araçlarında bu tehlike faktörüne sahip olmaları nedeniyle kanun koyucu bu konuda kusursuz sorumluluk esasını benimsemiştir.

Bizde Karayolları Trafik Kanununun bu konuya ilişkin sistematığına sadık kalmaya çalışarak motorlu araçların işletilmesi nedeniyle oluşacak durumlara ilişkin sorumluluk ve bu sorumluluktan kurtulma durumlarını tezimizde araştırmış bulunmaktayız.

Kanununda öncelik olarak almış olduğu üzere en fazla kaza durumunun ve dolayısıyla zararın ortaya çıkmış olduğu risk faktöründen başlayarak daha az risk ve zarar faktörlerini bünyesinde barındıran durumlara sırasıyla yer verilmiş ve bu sorumluluklarda zararın paylaşımı üzerinde ayrıca durulmuştur.

Tez konumuz sadece motorlu araç işletilmesinin sebep olduğu hukuki sorumluluğa ilişkindir. Bu nedenle motorlu araç işletilmesi nedeniyle oluşan cezai sorumluluk hakkında bilgi verilmemiş hukuki sorumluluğun dayanak noktası olan kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu üzerinde durulmaya kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğunun genel olarak açıklanmasından sonra Karayolları Trafik Kanununun bu sorumluluğa ilişkin düzenlemelerine yer verilmiştir.

Tezimiz genel olarak Yargıtay Kararları ile desteklenmeye çalışılmıştır. Tez konusu gündelik yaşantımızda fazlasıyla karşımıza çıkan ve mahkemelerde ve sigorta kurumlarında fazlasıyla iş yükünü bünyesinde barındıran bir konudur. Konunun güncel ve yaşamın içinden olması sebebiyle Yargıtay Kararları ile açıklamış olduğumuz konunun daha anlaşılır ve uygulamaya dönük hali hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler : Kusursuz Sorumluluk, Tehlike Sorumluluğu, Motorlu Araç, Araç İşleten, Karayolları Trafik Kanunu

GİRİŞ

Trafik kazalarından sorumluluk tehlike sorumluluğunun özel bir çeşidi olup ülkemizde 2918 sayılı yasa ile düzenleme alanı bulmuştur. Ülkemizde karayollarında her geçen gün trafik kazası ve zarar miktarı artmaktadır. Bunda karayolu uzunluğunun ve araç sayısının artmasının etkisi oldukça fazladır. Bir trafik kazasının oluşumunda birçok faktör önemli bir rol oynamakla birlikte sürücü faktörü bunların en önemlileri arasındadır. Sürücünün görme, duyma, hissetme reaksiyonları, beyinsel aktivitesi, bilgi düzeyi, tecrübesi, yaşı gibi faktörler insanın kazalardaki etkisini belirlemektedir. Bunun yanı sıra yayalar, trafik emniyetine yön veren insanlar da kazaları etkileyen insan faktörü kapsamındadırlar. İnsan faktörünün yanında trafik kazalarını etkileyen bir diğer husus teknik arızadır. Teknik arızanın varlığı çoğu zaman hukuki sorumluluğu etkilemektedir. Trafik kazalarını etkileyen üçüncü faktör ise yol ve çevredir.¹

Trafik, toplum ve ülkeleri yakından ilgilendiren hukuki, sosyal, ekonomik ve kriminolojik yönleri olan modern ve evrensel bir olgudur. Motorlu araçların icat edilmesinden sonra ortaya çıkan trafik sorunu giderek kendisini bütün dünyada hissettirmiştir. Bu nedenle ülkemizde de 2918 s. Kanun ile trafik hukukunda kusursuz sorumluluk ilkesi benimsenmiştir.

¹ Tahiroğlu Bülent, Trafik Kazalarında Ceza Ve Hukuk Sorumluluğunun Belirlenmesinde Bilirkişi Raporları, Fasikül Dergisi, Yıl:2, Sayı:11-2010, Sayfa:6-17, s.11.

BİRİNCİ BÖLÜM

SORUMLULUK KAVRAMI VE ÇEŞİTLERİ

I.SORUMLULUK KAVRAMI

Sorumluluk zarar verenin zarar görene karşı oluşmuş olan zararları giderme borcu üstlendiği bir borç kaynağıdır. Sorumluluk tazminat ödenmesini zorunlu kılan bir kavramdır. Ve temelinde tazmin ödevi bulunmaktadır. Normal şartlarda bir kişi malına veya şahsına gelen kazalara kendisi katlanır. Ancak öyle durumlar vardır ki kişi şahsına ve malına zarar bir 3. kişi tarafından onun sorumluluğu çerçevesinde zarar verilmiş olabilir. Böyle durumlarda tazmin görevi ortaya çıkmaktadır. Sorumluluk kişinin başkasına vermiş olduğu zararları giderme yükümlülüğüdür şeklinde tanımlanabilir. Ve hukukun ayrılmaz bir parçasıdır. Sorumluluğun doğuş sebepleri farklılık arz edebilir. Bunlar, kusur sorumluluğu, sözleşmeden doğan sorumluluk ve kanundan doğan sorumluluk çeşitleridir.¹

¹ Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 10.Bası, İstanbul, 2008, 446, Zahit, İMRE, Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Hâlleri, İstanbul, 1949, s.5.

II.KUSUR SORUMLULUĞU

Kusur, bir zararın tazmini noktasında varlığı aranan haksız fiilin unsurlarından birini oluşturmaktadır. Haksız fiilin tespiti ve tazmini noktasında kusurun önemli bir rolü bulunmaktadır. Çünkü normal şartlarda her kişi ancak kusuruyla vermiş olduğu zararlardan sorumlu tutulur. Bu, kusur prensibinin temelini oluşturmaktadır.¹

Borçlar Kanunu uyarınca esas sorumluluk çeşidi kusur sorumluluğudur. Bu sorumluluk çeşidi uyarınca herkes sadece kusuruyla vermiş olduğu zararın neticelerine katlanır. Kusur söz konusu olmadığında haksız fiil sorumluluğu ve dolayısıyla tazmin yükümlülüğu bulunmamaktadır.² Kusur kendisini kasıt veya ihmal sonucu gösterir. Fail hukuka aykırı sonucu istemiş olmayıp bu hukuka aykırı sonuçtan kaçınmak için iradesini yeterli derecede kullanmamış olursa ihmal söz konusu olur. Sorumluluğun doğması için en hafif bir kusur dahi yeterlidir. Tazminat miktarlarının belirlenmesinde kusurun çeşitleri önem arz etmektedir.³ Zarar verenin kusurunu ispat görevi zarar görene düşmektedir.⁴

¹ Haluk Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara, 2010, s.45.

² Eren, s.448, İmre, s.17.

³ M.Kemal Oğuzman, Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2010, s.528, Haluk Nomer, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011, s.111.

⁴ Safa Reisoğlu, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011, s.172, Nomer, s.110.

Kast, kusurun en ağır şeklini oluşturmaktadır. Kast failin hukuka aykırı sonucu bilerek ve tasavvur ederek eylemi yaptığını göstermektedir. Bir otomobildeki şoförün kızdığı bir şahsa isteyerek çarpması durumunda şoförün kasıtlı hareket ettiği sonucu ortaya çıkar. Kasıttan sorumluluk için failin oluşacak zararın şekil ve kapsamını bilmesi aranmaz. Failde hukuka aykırılık bilinci ve isteğinin bulunması yeterlidir.¹

İhmal, failin hukuka aykırı sonucu istememesine rağmen, bu sonucun oluşmaması için iradesini yeterli derecede kullanmaması, gerekli dikkat ve özeni göstermemesidir. İhmal kendisini iki şekilde göstermektedir. Ağır ihmal ve hafif ihmal. Ağır ihmal, failin hukuka aykırı sonucu meydana getiren fiili işlerken herkesin göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermemesidir. Hafif ihmal ise, failin hukuka aykırı davranışı işlerken herkesten beklenen değil, dikkatli ve tedbirli bir kimsenin göstereceği özeni göstermemiş olmasıdır. İhmalin dereceleri arasındaki ayrım tam ve kesin olarak çizilemez. Bu nedenle her olayın ayrı ayrı incelenmesi ve bu şekilde bir kanıya varılması gerekmektedir.²

Yargıtay'ın bu konuda vermiş olduğu bir karar şöyledir: "...Davacıya ait aracın, davalı tarafından kullanılırken, davalının kusuru neticesinde karıştığı trafik kazası neticesinde, dava dışı şahıslar tarafından davalıya karşı açılan dava sonucunda, davacının ödediği tazminatın davalıdan tahsili istemi ile eldeki davanın açıldığı, mahkemece davalının olaydaki kusuru dikkate alınarak davacının ödediği tazminattan indirim yapılarak hüküm kurulduğu anlaşılmaktadır.

¹ Oğuzman/Öz, s.528, 529, Reisoğlu, s.170

² Oğuzman/Öz, s.530, Reisoğlu, s.171.

Dosya kapsamından anlaşıldığı üzere davacının ödediği bedelin davalının kusur oranına göre belirlenen tazminatın faizi ile ödenmesinden ibarettir. Mahkemece ayrıca kusur indirimi dikkate alınarak hüküm kurulması usul ve yasaya aykırıdır...”¹

III.KUSURA DAYANMAYAN SORUMLULUK

Haksız fiil sorumluluğu genel olarak failin fiilinin hukuka aykırı olmasına ve failin kusurlu olmasına dayandırılmıştır. Ancak Borçlar Kanununda ve diğer başka kanunlarda kusur aranmaksızın failin fiilinin neticelerine katlanması kabul edilmiştir.² Bu hallere sebep sorumluluğu veya objektif sorumluluk halleri de denmektedir.³

Kusur sorumluluğunun kimi zamanlarda hakkaniyet ve adalet düşüncelerine uymaması, teknik ve modern gelişmelerin gerisinde kalması nedeniyle bu sorumluluk çeşidi terk edilmeye başlanmıştır. Bazı durumlarda kişi kusurlu olmasa da bir takım sebeplerle oluşan zarardan dolayı sorumlu tutulmuştur.⁴

¹ Yargıtay 13. Hukuk Dairesi E. 2010/6824 K. 2010/14152 T. 1.11.2010, www.kazanci.com.

² Oğuzman/Öz, s.587, Nomer, s.113.

³ Nomer, s.113, Reisoğlu, s.177.

⁴ Selahattin S. Tekinay / Sermet Akman / Haluk Burcuoglu / Atilla Altop, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 1993, s.496, İmre, s.55, Haluk Tandogan, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk, Ankara, 1981, s.1, 2, Ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ulusan, Medenî Hukukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı, İstanbul, 1977, Fakülteler Matbaası.

Sebepl sorumluluğunun doğması için bir takım olguların gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Bunlar kimi zaman hakkaniyet düşüncesi kimi zaman tehlikeli bir işletme işletiyor olmaktadır. Söz konusu bu durumlar kanunlarla özel olarak düzenlenmiştir. Kusur aranmayan sorumluluğun doğumu için kanun hükmüne dayanmak gerekmektedir. Kusursuz sorumluluk türünün unsurları ve şartları bu şekilde belirlenir. Bu sorumluluk çeşidinde kusur aranmadığı için kanun tarafından sonuç bağlanmış olan olgu ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması sorumluluğun doğumu için yeterlidir.¹

Kusura dayanmayan sorumluluk kavramı, sorumlu kişinin kusurunu gerektirmeyen bir sorumluluk türü olarak tanımlanmaktadır. Kusursuz sorumluluk, sorumlu kişinin sübjektif özelliklerine ve irade zayıflığına dayanmayan bir objektif sorumluluk halidir. Ancak bu sorumluluğun doğması için hukuka aykırılık unsuru aranmaktadır. Kanun, belli bir olaydan doğmuş olan zararı, bu olayın doğmasına egemen olan kişiye yüklemektedir. (Motorlu aracın işletilmesi gibi). Kusura dayanmayan sorumluluğun doğumu için olayla zarar arasında illiyet bağının bulunmasının yeterli olması nedeniyle, zarara sebep olarak olay kabul edilmiş bu nedenle bu çeşit sorumluluğa sebep sorumluluğu denmiştir.²

¹ Eren, s.449, Tandoğan, Sorumluluk, s.7, 8, M. Reşit Karahasan, , Türk Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C.1, İstanbul, 1992, s.494, 495.

² Tandoğan, Sorumluluk, s.9, 12, Ahmet M. Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2011, s.303.

Kusursuz mesuliyet halleri, tehlike sorumluluđuna, hakkaniyet dűşűncesine, gözetim görevinin yerine getirilmemesine, yarar ile zarar arasında bađlılık dűşűncesine, egemenlik alanı dűşűncesine, hukuka aykırılık dűşűncesine dayanabilmektedir.¹ Kusursuz sorumluluđun dođabilmesi için gerekli olan şartlar sorumluluđu düzenleyen hükümde ayrı ayrı belirtilir. Böylece hükmün koruma alanı sınırlanmış olur.² Objektif olarak sorumlu olan kişinin olayda ayrıca ek kusurunun da bulunması mümkündür. Sebep sorumluluđu, kusur sorumluluđuna nazaran daha fazla toplumsal bir görünűş taşır. Sorumluluk, kişinin davranışlarına deđil toplum içindeki durumuna bađlanmıştır. Bu nedenle toplumsal bakış bu sorumluluk açısından bireyin davranışlarından daha önemlidir.³

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun kusursuz sorumluluk konusunda vermiş olduğu bir karar da şöyle denmektedir: "...Dava, hukuki nedeni itibariyle imalatçının sorumluluğu esas alınarak açılmıştır. İmalatçı, bir malı imal eden ve piyasaya süren kimsedir. İmalatçının sorumluluğu, BK.'nun genel ilkesi uyarınca, bir kusur sorumluluğudur. Ne var ki sorumluluğun dayanakları belirlenirken BK.'nın 41. maddesindeki genel ilkenin katı biçimde uygulanmaması gerekmektedir. Şöyle ki; imalatçı faaliyeti dolayısıyla hukukun gerekli kıldığı ve alınmasını imalatçıdan beklenebilir bulduğu bütün özeni göstermekle yükümlüdür.

¹ Oğuzman/Öz, s.571, Tandoğan, Sorumluluk, s.5, 6.

² Oğuzman/Öz, s.588.

³ Fahiman Tekil, Borçlar Hukuku, İstanbul, 1981, s.135.

Görüldüğü üzere BK.'nın 41. maddesini bu şekilde yorumlamak mümkün değildir. Bu da imalatçının yaptığı işin kapsamından kaynaklanmakta ve hukukun yazılı olmayan kurallarından biri olarak, tehlikeli bir durum yaratan veya onu sürdüren bir kimsenin önleyici tedbirleri almak zorunda olduğu ilkesinin bir sonucudur. Bu hususta hareketsiz kalmada hukuka aykırıdır. Hatta başkaları için tehlikeli durum yaratan, üçüncü kişileri zarardan korumak için gerekli önlemleri almaya zorlayan genel bir özen kuralının da sonucudur. İşte sorun bu özenin gösterilip gösterilmediğinde toplanmaktadır. Özen objektif olarak belirlenir. Diğer bir anlatımla kişinin belli bir standartta olması kabul edilir. Ne var ki bu ölçünün mutlaka tüm insanlar için aynı olması ve katı biçimde uygulanması zorunlu değildir. Her somut olayın özelliğine göre özenin bunun sonucunda da kusurun varlığı saptanmalıdır. Bundan dolayıdır ki imalatçının sorumluluğu saptanırken, ondan beklenen özenin, bir kazı yapan işçiden beklenen özenle aynı olmamalıdır. İmalatçının daha yüksek bir özen yükümlülüğü vardır. Bunun nedeni de, imalatçının yaptığı işin özelliğine göre, büyük tehlike yaratmasıdır. İşte imalatçıdan yüksek özen beklemenin nedeni "tehlikeyi uzaklaştırması" ilkesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle de, imalatçı, tehlikeyi uzaklaştırmak için gerekli ve akla gelen ve gelebilecek olan her türlü önlemi almalıdır. Böylece imalatçı gerekli güvenlik ve denetim önlemlerini almalıdır. Bunun sonucu olarak imalatçı bilim ve tekniğin gerekli kıldığı son durumu gözetecektir. Üretilen malın özelliğine ve yarattığı tehlikeye göre önlemler daha da arttırılacaktır. O mamulü kullananın bilgisiz ve tecrübesiz olabileceği ihtimali varsa, imalatçının özen yükümlülüğü de buna göre artmış olacaktır...”¹

¹ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E. 1996/4-588 K. 1996/831 T. 27.11.1996, www.kazanci.com.

1.Olağan Sebep Sorumluluğu

Olağan sebep sorumluluğu, objektif özen gösterme yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda söz konusu olur. Yapı eseri sahibi olmak, adam çalıştırmak bu sorumluluk çeşidinin tipik örneklerindedir. ¹ Aracın işletilmesine dayanmayan sorumluluk çeşidini kanun koyucu olağan sebep sorumluluğuna bağlamıştır. (KTK m.85/III). Olağan sebep sorumluluğu uyarınca işleten kanunda yazılı kurtuluş imkânlarından faydalanarak sorumlu olmaktan kurtulabilir. Burada kanun koyucu hakkaniyet düşüncesine dayalı olarak bir sebep sorumluluğu hali düzenlemiştir.²

2.Tehlike Sorumluluğu

Başkalarının mal ve can güvenliğini tehdit eden ve zarar yaratabilen tehlikeli faaliyetler ya da nesnelere nedeniyle kabul edilen bir ilkedir. Zarara yol açan fiil, başkalarının can ve mal güvenliğini tehdit eden ve zarar tehlikesi yaratan faaliyetlerden kaynaklanmakta ise, bu faaliyetlerde bulunan kişiler kusurları olmasa dahi doğan zarardan sorumlu tutulurlar.³

Tehlike sorumluluğunun doğumu için kusur aranmaz. Tehlikeli bir işletmenin faaliyet göstermesi ve bu işletme nedeniyle bir zarar doğması sorumluluğun doğumu için yeterlidir.⁴

¹ Tandoğan, Sorumluluk, s.23.

² Bolat Bolatoğlu, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu İşleten Kavramı Ve Sorumluluğun Şartları, Ankara, 1988, s.23, Eren, s.634.

³ Refik Korkusuz, Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğu Uygulaması Ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyum Notları, Ankara, 2009, Sayfa:149 vd, s.151, 152.

⁴ İmre, s.63, İlhan Ulusan, , Tehlike Sorumluluğu Üstüne, İstanbul, 1970, s.34, Tandoğan Sorumluluk, s.26, Eren, s.454.

Tehlike sorumluluğu, bazı hareket ve faaliyetlerin sadece mevcudiyeti veya yapılmaları ile başkaları için bir tehlike yaratmaları olayına bağlanmaktadır. Tehlike sorumluluğu hallerinin her birinde, zarar doğurmaya elverişli bir hareket bulunmaktadır. Söz konusu hareket veya faaliyetteki potansiyel tehlike oranının sayı veya nitelik olarak ağır sonuçlar doğurma ihtimalinin bulunması gerekmektedir. Böyle bir faaliyet ile yaratılan tehlike, o faaliyetle kıyaslanabilecek diğer faaliyetlerdeki tehlike oranına nazaran çok daha büyüktür. Örneğin kuvvetli elektrikle çalışan tesislerdeki zarar verme ihtimalinin, evlerde kullanılan zayıf elektrik tesislerine nazaran daha büyük bir tehlike oluşturduğu ve insanlar için daha büyük bir tehlike faktörünü bünyesinde barındırdığı çok açıktır. Bunu gören kanun koyucu bu gibi durumlarda vatandaş koruma ihtiyacı ile bu tarz tehlikeli faaliyetlere idare olarak izin verirken aynı zamanda bunların potansiyel bir tehlike faktörünü bünyesinde barındırmaları nedeniyle bir denkleştirme yapmaya çalışmış ve bu tip faaliyetlere ağır sorumluluk şartları altında izin vermiştir.¹

Bu sorumluluk, özellikle teknik veya motorlu araçların toplum için arz ettiği tehlike esasına dayanır. Tehlike esasına dayanan sorumluluklar, genellikle “her nimetin bir külfeti vardır” düşüncesiyle oluşturulmuştur. Bir şeyden veya faaliyetten elde edilen menfaat, onun külfetine veya riskine katlanmayı gerektirmektedir.

Eğer bu tehlikeli faaliyet neticesinde bir zarar doğarsa, artık kusura bakılmaksızın bu zararın tazmini gerektirmektedir.²

¹Kenan Tunçomağ, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 1972, s.373.

²Selahattin Sulhi Tekinay, Borçlar Hukuku, İstanbul, 1979, s.437.

Tehlike sorumluluğunun temelini 19. yüzyılda Fransız Hukuku'nda benimsenmiş olan *risk teorisi* oluşturur. Fransız Hukuku'nda, hukuka aykırılık ile kusurdan bağımsız akid dışı bir sorumluluk öngören her teori risk teorisi olarak nitelendirilir. Alman Hukuku'nda ise tehlike sorumluluğu kavramı 1838 tarihli Prusya Demiryolları Kanunu ile uygulamaya geçmiştir.¹ İsviçre Hukukunda ise iş kazalarından ötürü objektif sorumluluk esasları ile ilk defa tehlike sorumluluğu ilkesi kabul edilmiştir.² Tehlike sorumluluğunun söz konusu olması için, zararın mutlaka faaliyet ve işletmeye özgü tipik tehlikenin gerçekleşmesi sonucu meydana gelmiş olması gerekir.³ Bununla birlikte, bu sorumluluğun varlığı; zarar, hukuk düzenince tehlike sorumluluğuna tabi tutulan faaliyet sonucu tehlike sorumluluğu bağlanmış işletmeden doğarsa, karine olarak kabul edilir.

Zarar gören, faaliyette bulunan kimsenin davranışının kusurlu olduğunu ispatlamaksızın tehlikeli faaliyetin sonuçlarından olumsuz etkilendiği ölçüde tazminata hak kazanır.⁴

¹ Deutsch Erwin, Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri, Çev. Şeref Ertaş, DEÜHFD, İzmir, 1981, s.255.

² Kemal Tahir Gürsoy, İşverenin sorumluluğu, s.188, dergiler. ankara.edu.tr/dergiler/38/312/3005.pdf, 17.06.2011.

³ Mustafa, Tiftik, , Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, Ankara, 2008, s.23.

⁴ Erdem BÜYÜKSAĞIŞ, Tehlike esasına dayanan genel sorumluluk kuralı üzerine eleştirel değerlendirmeler, DEÜHFD, İzmir, 2006, s.2.

6098 sayılı Türk Borçlar Kanununda bir yenilik olarak tehlike sorumluluğu genel bir hükümlerle düzenlenmiştir. Kanun maddesi şu şekildedir. Tehlike sorumluluğu ve denkleştirme MADDE 71- “Önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur. - Bir işletmenin, mahiyeti veya faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ya da güçler göz önünde tutulduğunda, bu işlerde uzman bir kişiden beklenen tüm özenin gösterilmesi durumunda bile sıkça veya ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu sonucuna varılırsa, bunun önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arzeden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülmüşse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arzeden işletme sayılır. - Belirli bir tehlike hâli için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklıdır. - Önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletmenin bu tür faaliyetine hukuk düzenince izin verilmiş olsa bile, zarar görenler, bu işletmenin faaliyetinin sebep olduğu zararlarının uygun bir bedelle denkleştirilmesini isteyebilirler”.

TBK md. 71/1 uyarınca sorumluluktan doğan zarardan işletme sahibi ve varsa işleten sorumludur. İşletmeler dışında tehlike arzeden faaliyetler, nesnel maddenin kapsamı dışında bırakılmıştır. İşletme kavramı, gelir sağlamak amacıyla veya ideal bir hedef doğrultusunda, devamlı ve bağımsız bir şekilde faaliyet yürüten birimleri ifade eder. Ticari işletmelerde hedef gelir sağlamaktır. Kanun tehlike arzeden işletmeleri ticari işletmelerle sınırlı tutmamıştır. Hangi işletmelerin önemli ölçüde tehlike arz eden işletme olarak kabul edileceği konusunda TBK md. 71/2’de bir düzenleme mevcuttur. TBK md 71/4’te işletme faaliyetini yürüten kişilerin fedakarlığın denkleştirilmesi esasına göre sorumlu olacakları şeklinde anlaşılacak bir ifadeye yer vermiştir.¹

¹ Nomer, s.114, İlhan Ulusan, Tehlike Sorumluluğu Ve Denkleştirme(Tebliğ) İstanbul Barosu Ve Kadir Has Üniversitesi Yeni Türk Borçlar Kanunu Sempozyumu 23-24 Nisan/ 14 Mayıs 2011.

Karayolları Trafik Kanunu, zarara; motorlu aracın işletilmesinin neden olması halinde tehlike sorumluluğu ilkesini kabul etmiştir. Buradaki sorumluluk kusur sorumluluğu olmadığı gibi olağan sebep sorumluluğu da değildir. Olayda kusur bulunsa dahi araç işleten yine de tehlike esası göz önüne alınarak sorumlu tutulur. Çünkü KTK ile kabul edilmiş olan tehlike sorumluluğu özel normdur ve bu nedenle öncelikli olarak uygulanması gerekir. Tehlike sorumluluğunun kabul edilmiş olması nedeniyle objektif özen ihlaline dayanan olağan sebep sorumluluğu hükümlerinin uygulanması mümkün değildir. Yani işleten sürücü ve araç üzerinde bakım ve denetim yönünden her tür özeni gösterdiğini ispat etse bile sorumluluktan kurtulamaz. Sorumluluktan kurtulma imkânı yine KTK tarafından özel olarak m.86 da düzenlenmiştir.¹ Sebep sorumluluğunun ağırlaştırılmış bir türü olan tehlike sorumluluğu bir işletme, nesne veya nesneye özgü tipik tehlikenin gerçekleşmesiyle sorumluluğun doğmasıdır. Tehlike sorumluluğu modern çağın getirdiği teknolojik yenilikler ve bu yeniliklerin aynı zamanda insanlar için yarar yanında bir risk faktörü bünyelerinde barındırması nedeniyle kabul edilmiştir. Tehlike sorumluluğu temelinde tehlike faktörü içeren nesne, araç veya işletmenin kullanılmasının insanlara getirdiği yarar yanında bundan faydalanan yüksek gelir grubuna ait kişilere karşı zarar görenlerin korunmasıdır.²

¹ Eren, s.633, Fikret Eren, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenlerin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği Ve Unsurları, AÜHFD, XXXIX (1-4), Ankara, 1987, s.159, Ahmet Kılıçoğlu, 2918 Sayılı Yasaya Göre Araç İşletenin Sorumluluğu, BATİDER, XII (2-3) , Ankara, 1984, s.2.

² Eren, s.631, Tandoğan, Sorumluluk, s.26, Güzin Üçışık, Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural ile Düzenlenmesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Sayfa: 127-145, s.132.

IV.2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA GÖRE KUSURSUZ SORUMLULUK

1.Genel Olarak

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu esas olarak karayolunda motorlu araçların işletilmesi sonucu oluşan zararlardan motorlu aracı işletenin tehlike esasına dayalı olarak kusursuz sorumluluğunu düzenlemektedir.¹

Motorlu araçların bünyesinde barındırdıkları zarara yol açma eğilimleri ve tehlike faktörleri, zarar görenlerin zararlarının karşılanması bakımından özel koruma yöntemlerinin oluşmasına neden olmuştur.²

Karayollarında kullanılan motorlu araçların mevcut yararlarına rağmen bünyesinde barındırdığı tehlike potansiyeli kanun koyucuyu bu alanda düzenleme yapmaya itmiştir. Tüm tehlikelerine rağmen motorlu araçların kullanımının yarattığı fayda bu araçlardan vazgeçilmesini imkânsız hale getirmiştir.

Kanun bunun yanında işletilme halinde olmayan bir araç işletenin kendisinin, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurları ya da araçtaki bir bozukluk yönünden bu aracın sebep olduğu trafik kazasından doğan zararlardan sorumluluğu düzenlemiştir.

Kanunda aynı zamanda, bir trafik kazasından sonra yardım edenlerin uğradıkları zarardan işletenin sorumluluğu; işletenin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu, işleten gibi sorumlu tutulan kişilerin sorumluluğu, sigortacının sorumluluğu, birden fazla şahsın sorumluluğu, sorumluluğa ilişkin anlaşmalar, yetkili mahkeme, zamanaşımı gibi konuları ele almıştır.

¹ Oğuzman/Öz, s.631.

² Eren, s.455.

Karayolları Trafik Kanunu 85/I maddesinde araç işleten ve işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi bakımından tehlike sorumluluğu ilkesi kabul edilmiştir. Araç işleten veya teşebbüs sahibi kusursuz olarak oluşan zarardan dolayı sorumludurlar.

Araç işleten ve teşebbüs sahibi, araç üzerinde bakım ve denetim yönünden her türlü özen ödevini yerine getirdiklerini ispat etseler dahi kusursuz sorumluluktan kurtulamazlar. Oluşan zarardan dolayı sorumlu olmaya devam ederler. İşletenin aynı zamanda kusurlu olması mümkündür. Aynı şekilde bazen işleten ve teşebbüs sahibinin şahsında birden çok sorumluluk sebebi toplanabilir. Birden fazla sorumluluk halinin yarışması halinde özel hüküm olan tehlike sorumluluğu hali esas alınmalı ve sorumluluk bu esas çerçevesinde belirlenmelidir.¹

Motorlu araç işletenin sorumluluğu, Karayolları Trafik Kanununun 85.maddesinin I, III ve IV fıkralarında düzenlenmiştir. KTK esas olarak aracın işletilmesi nedeniyle oluşan zarardan sorumluluğu düzenlemiştir. KTK m.85/I de düzenlenen sorumluluk bir tehlike sorumluluğudur. Motorlu aracın işletilmesi başkaları için ağır bir tehlike taşıdığından, işletenin sorumluluğu tehlike sorumluluğu olarak düzenlenmiştir.²

Burada tehlike sorumluluğuna yol açan olgu, aracın işletilmesidir. Sorumluluğun gerçekleşmesi için zarar ile aracın işletilmesi arasında nedensellik bağının bulunması gerekir. İşletenin kusurlu olup olmaması; zararın, bir başkasının davranışından ya da umulmayan bir olaydan ileri gelmesi sorumluluk açısından önemli değildir.³

¹ Bahattin Aras, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu, Yargıtay Dergisi, Ankara, Ekim 2008, Cilt:34, Sayı:4, s.30.

² Demet Çelikaş, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmir, 1987, s.11, Oğuzman/Öz, s.632.

³ Çelikaş, s.19, Çetin Aşçıoğlu, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk Ve Tazminat Davaları, Ankara, 1989, s.105.

İşleten araçtaki bir bozukluğa veya yağmur, kar gibi hava koşullarına dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. İşleten, kendi aracının yarattığı tehlikenin büyüklüğüne göre, zararın bir bölümüne katlanmak veya verdiği zararın bir bölümünü gidermekle yükümlü tutulabilir.¹

KTK da kusursuz sorumluluğun temeli bir motorlu aracın işletilmesi nedeniyle doğan zarardan, araç işletenin kusursuz olarak sorumlu tutulmasında görülür. Ancak bunun yanında KTK da düzenlenen kusursuz sorumluluktan kurtulmak için ağır bazı sebeplere dayanılması da mümkün kılınmıştır. Zarar, aracın işletilmesi nedeniyle doğmuş ise tehlike sorumluluğu, işletilme halinde olmayan bir aracın sebep olduğu zararlarda olağan sebep sorumluluğu ve kusur sorumluluğu, zarar kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından doğmuş ise olağan sebep sorumluluğu ilkesi kabul edilmiştir.²

2.Tarihçe

Ülkemizde ilk trafik düzenlemesi 14 Nisan 1930 tarih ve 1471 sayılı RG de yayımlanan 1580 sayılı Belediye Kanunu ile yapılmıştır. Bu kanun ile belediyelere trafiği düzenleme yetkisi verilmiştir. Ancak teknolojik gelişmeler ve ihtiyaçların artması sebebiyle trafik düzeni yoğun bir hal almış ve trafik kazaları çoğalmıştır. Bu nedenle hukuk düzeninde özel bir trafik kanununa ihtiyaç duyulmuştur. 1932 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu 1953 yılında 6085 sayılı yasa ile hukuk hayatımıza girmiştir. Bu yasa ile motorlu araçların işletilmesinden doğan sorumluluk objektif özen yükümlülüğünün ihlaline dayanan bir kusursuz sorumluluk hali olarak düzenlenmiştir.

¹ Hamdi Yılmaz, Karayolları Trafik Kanununda “İşletme” Kavramı, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:5, Kocaeli, Temmuz, 2005 , Sayfa: 211-219, s.211.

² Kılıçoğlu, s.356, Eren, s.632.

Bu Yasanın 50. maddesine göre motorlu aracı kullanan, zararın meydana gelmemesi için durum ve ihtiyaçların gerektirdiği bütün dikkat ve özeni gösterdiğini, gerekli önlemleri aldığını veya gereken özeni, alması gereken önlemleri alsa da zararın önlenemeyeceğini ispat ederse sorumluluktan kurtulurdu.¹

6085 sayılı Kanunda 232 sayılı Kanunla 1961 yılında değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişiklikle zorunlu sigorta hadleri içinde kusur karinesine dayanan sorumluluk, zorunlu sigorta halleri dışında ise genel hükümlere yapılan yollama ile kural olarak kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir. Yardımcıların fiillerinden dolayı sorumlulukta ise BK m.55 adam çalıştırmanın sorumluluğuna ilişkin kusursuz sorumluluk esasını kabul edilmiştir.² İşte bu fayda zarar dengesini bulmak için kanun koyucu zarar görenlerin haklarının yüksek düzeyde korunması amacıyla kusursuz sorumluluk düzenlemesi yapmıştır.³

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu İsviçre Karayolları Trafik Kanunundan esinlenerek hazırlanmıştır. İsviçre hukukunda da aynı şekilde düzenleme kusursuz sorumluluk esasına göredir.⁴

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda 4199 sayılı kanunla yapılan yenilik sonucunda motorlu araç işletenlerin sorumluluğu yanında, bu işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu hükme bağlanmıştır.

¹ Çeliktaş, s.13.

² Çeliktaş, s.18, 19.

³ Mine Kaya, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletme Halindeki Araçtan Kaynaklanan Sorumluluğun Hukuki Niteliği Ve Şartları, Adalet Dergisi, Ankara, Ekim, 2003, s.278.

⁴ Oğuzman/Öz, s.632.

Bu önemli değişiklik uyarınca “işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi” nin sorumluluğu kusursuz sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Bunun yanında yeni bir kavram olarak, her tür aracı sevk ve idare eden kişi “sürücü” olarak adlandırılmış, ticari olarak tescil edilmiş bir aracı sevk ve idare eden kişi ise “şoför” olarak adlandırılmıştır. ¹

¹ Oğuzman/Öz, s.631.

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU

UYARINCA KAVRAMLAR

I.İŞLETME KAVRAMI

KTK m.85/I uyarınca işletme, teknik temele dayanan ve özellikle aracın hareketiyle ilgili mekanik bir kavramdır. Bu nedenle işletme kavramının tam bir tanımını yapmak kolay değildir.¹

Trafiğe çıkarma görüşü uyarınca işletme trafiğe çıkarılan bir aracın karayolundan çekilip trafik dışında bir yere konulmadıkça işletiliyor sayılmasıdır. Bu görüş uyarınca aracın hareket halinde olup olmaması değil, trafik içinde var olup olmaması önemlidir. Almanya da geçerli olan bir görüştür. Ancak Almanya da KTK m.85/III gibi bir madde bulunmadığından dolayı bu görüş kabul edilmiştir. KTK m.85/III, işletme kavramının esnek yorumlanmasına engel olur. Trafikte var olan her kazanın bir işletme kazası olduğunu söyleyemeyiz.²

¹ Yılmaz, s.212.

² Yılmaz, s.212.

Makine tekniği gr uyarınca motorlu aracın bir tehlike faktörü olması, onun mekanik bir aksamının bulunması ve kendi bünyesinde tehlike barındırmasından kaynaklanmaktadır.¹ Bu nedenle işletmeden bahsedebilmek için motorlu aracın mekanik olarak çalışmaya müsait olması gerekmektedir. Aksi takdirde bir aracın işletme olduğundan bahsedilmesi mümkün değildir. Ancak bu gr zamanla değişikliğe uğrayarak işletmeye özgü tehlike grne dnmtr.²

Motorlu araçların bünyesinde zarar verme eğilimleri fazladır. Yasa uyarınca motorlu araçlar yönünden tehlike sorumluluğunun kabul edilmesi de bu tehlike potansiyelinin varlığının kabulüdür. KTK m.85/I uyarınca motorlu araçların işletilmesi nedeniyle oluşan zarardan kusursuz sorumluluğa ilişkin hükmün uygulanması için işletme tehlikesinin gerçekleşmesi, bir risk olmaktan çıkması gerekir. Motorlu araca özgü tehlikeler, genellikle, aracın kendi motor gücüne dayanmaktadır. Motorlu araçlar hız, manevra, ani çıkış, durdurulamama, geç durma, geç kalkma, sarsıntı, gürültü, korku verme gibi birçok zarar ortaya çıkarıcı faktörleri bünyesinde barındırır. Tüm bu durumlar yayalar, diğer araçlar, hayvanlar açısından bir risk oluşturur. Her araç tehlike faktörünü beraberinde getirir. Zarar verme risk oranı oldukça fazladır. Bu tür tehlikelerin gerçekleşmesi sonucu doğan zararlara aracın işletilmesi neden olmuş demektir. Bu gr uyarınca motorlu aracı tehlikeli yapan motorunun olması değil, motor gücüyle hareket etmesidir.³

¹ elikta, s.37.

² Yılmaz, s.213, elikta, s.37.

³ Yılmaz, s.215, elikta, s.40.

Yukarıdaki görüşler çerçevesinde işletme kavramını şu şekilde açıklayabiliriz. İşletme, kazanın tümü ele alınarak motorlu aracın bu kaza yönünden tehlike risk oranı ölçülerek yapılır. Kaza, motorlu araç kullanımının yarattığı özel tehlike nedeniyle doğmuşsa, araç, işletme halinde sayılır. Elle itilen ya da hayvan tarafından çekilen araç işletme halinde değildir. Bir araç bir başka motorlu araç tarafından çekiliyorsa, çeken aracın işletme olduğu kabul edilir.¹

II.İŞLETEN KAVRAMI:

Aracın işleteni, aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işleten ve araç üzerinde fiili tasarrufta bulunan kişidir.²

Motorlu araçların yol açtığı zararlardan sorumluluğun tespitinde işleten kavramının önemli bir yeri vardır. İşletenin tespiti, sorumluluğun ortaya çıkması açısından temel bir esastır.³ KTK'nın 85.maddesinde "kullanılan", "araç" veya "araç sahibi" kavramları yerine " araç işleten" kavramına yer verilmiştir.⁴ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3.maddesinde işleten kavramı şöyle tanımlanmıştır: "Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, kullanım ödöncü (ariyet) veya rehni gibi hallerde kiracı, kullanım ödöncü olarak alan (ariyet alan) veya rehin alan kişidir.

¹ Yılmaz, s.217.

² Hüseyin Hatemi, Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, İstanbul, 1998, s.86, Nomer, s.105.

³ Aşçıoğlu, s.9.

⁴ Kılıçoğlu, s.358.

Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiilî tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır”. Yargıtay da işletenin tespitinde öncelikli olarak şekli görünümüne yer vermiştir. Ve satış işlemlerinin belirli kurallar ve şekil çerçevesinde yapılmasını öngörmüştür. Yargıtay’ın bu konuda vermiş olduğu bir karar şöyledir: “...2918 sayılı KTK m. 85’de araç işleteninin tarifi yapılmıştır. Aynı yasanın 20/d maddesi gereğince trafikte tescil edilmiş motorlu araçların her türlü satış ve devir işlemleri noterlerce yapılır. Noterlerce yapılmayan her çeşit satış ve devir işlemleri geçersizdir...”¹

Kanun uyarınca her ne kadar şekli görünümüne önem verilmiş olsa da asıl olan maddi gerçeğin tespit edilmesi ve işleten kavramının bu şekilde belirlenmesidir. Bu nedenle kanunumuz açısından şekli ölçütten daha çok maddi ölçütün önemli olduğunu söyleyebiliriz.² Yargıtay da yerleşmiş içtihatları ile şekli görünümün ilk aranan şart olmasına rağmen maddi gerçeğin şekli gerçekten farklı olması durumunda maddi ölçüte öncelik tanınacağını kararları ile kabul etmiştir. Yargıtay’ın bu konuda vermiş olduğu bir karar şöyledir: “...2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereği trafik kaydı "işleteni" kesin olarak gösteren bir karine değilse de, onun kim olduğunu belirleyen güçlü bir kanıt niteliğindedir. Bu bakımdan işletenliğin kayda rağmen başkasına geçmiş bulunduğu her zaman ispatlanabilirse de, bu konuda getirilecek delillerin üçüncü kişileri bağlayabilecek nitelikte ve güçte olması, özellikle zarar gören taraf ve haleflerinin haklarını halele uğratacak bir sonuç yaratmaması gerekir.

¹ Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2008/3703 K. 2008/5246 T. 11.11.2008, www.kazanci.com.

² Kılıçoğlu, s.359, Eren, s.644, Ergun Özsunay, Trafik Hukukunda Zarar Giderim Sorumlusu Olarak İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar, BATİDER, 1971, C.VI, Sayfa:83-110, s.88.

Somut olayda araç olay tarihinden sadece birkaç ay önce adi senet (galeri satış senedi) ile haricen satılmış olup, bu tür satımlar noter huzurunda yapılmadığından hüküm ifade etmezler. Kaldı ki davalı, başka bir kişinin aracını kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiğini ve araç üzerindeki fiili tasarrufu bulunduğunu geçerli delillerle ispatlamış değildir. Başka bir deyimle, bu yönün tanıkların sözleriyle doğrulanması davacının hukukunu etkilemez...”¹

Kanunumuz söz konusu maddenin ilk bölümünde motorlu aracın sicilinde veya trafik belgesinde malik olan kişi veya sigorta poliçesinde adı yazılı olan kişinin işleten olduğunu karine olarak kabul etmiştir. Bu kişiler ilgili tescil kaydında malik görülen, aracı uzun süreli kiracı, kullanım öduncü alan (ariyet alan), rehin alan kişiler olabilir.² Ancak kanun maddesinin son bölümünde bu hususun kesin bir karine olmadığı ve aksinin ispat edildiği hallerde önemli olanın maddi gerçeklik olduğu vurgulanmıştır. Yani birinci cümledeki kişilerin işleten olarak kabulü için tescil kaydından başka maddi gerçekliğinde bu kaydı desteklemesi ve bu yönde olması gerektiği belirtilmiştir. Motorlu aracın maddi olarak işletilmesinden kasıt araç üzerinde uzun süreli zilyetliğe sahip olma aracın masraflarına ve bakımına katlanmadır.³

¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2004/15842 K. 2004/14714 T. 23.12.2004, www.kazanci.com.

² Hasan Tahsin Gökcan / Seydi Kaymaz, Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat-Sigorta-Rücu Davaları Ve Trafik Suç Ve Kabahatleri, Ankara, 2010, s.38.

³ Aşçıoğlu, s.10, Eren, s.645, Bolatoğlu, s.61, Ergun Orhunöz, Uygulamada Karayolları Trafik Kanununa Göre Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Ankara 1998, s.41, Sermet Akman, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Mahiyeti, İBD, 1989, C XIII, s.354.

III.İŞLETEN ÇEŞİTLERİ

1.Gerçek İşleten

Gerçek işleten kavramı maddi ölçüt nazara alınarak tespit edilir. Gerçek işletenin araç maliki olması mümkün olduğu gibi, bunun dışında hukuki sebeplerle başka kimselerin de gerçek işleten olması mümkündür.¹

A.Motorlu Araç Sahibi

2918 Sayılı Kanun madde 3 de araç sahibi: “Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir” şeklinde ifade edilmiştir”.Araç maliki işleten sıfatına sahip olan en önemli kişidir. Araç malikinin tespiti trafik kayıtları ile kolayca tespit edilir. Bu kayıtlar kesin delil niteliğindedir. Araç sahibinin ilk sorumlu olarak kabul edilmesi, araç sahibini belirlenmenin kolay olmasına da dayanmaktadır. Böylece kazalarda zarar görenlerin hakları kısa sürede ve güvenle tazmin edilmiş olur.² Araç maliki olma resmi şekilde düzenlenen belge ve tescil ile birlikte yapılır. Tüm bu hususlar kanun tarafından güvenceli olarak belirlenen kurallara bağlanmıştır. Trafik siciline tescili olan motorlu araçların mülkiyeti, noter tarafından düzenleme yoluyla yapılan satış veya devir işlemi ile devralana geçer.³

¹ Gökcan/Kaymaz, s.38, Nomer, s.134.

² Gökcan/Kaymaz, s.38, Nomer, s.134.

³ Oğuzman/Öz, s.638.

Bu işlemden sonra trafik siciline tescil işlemi gerçekleştirilir. Ve ardından trafik tescil dairesinden tescil belgesi alınması gerekmektedir. Burada mülkiyeti devreden kurucu unsur noter kanalıyla yapılan sözleşmedir. Trafiğe tescil sadece devir işleminin açıklayıcı unsurudur. Esas olarak araç sahibi, aracın zarara yol açtığı zamanda aracın sevk ve idaresine sahip olan ve ondan yararlanan kişidir.¹ Yargıtay'ın bu konuda vermiş olduğu bir karar şöyledir: "...2918 sayılı KTK'nın hükümlerine göre, trafik kaydı "işleteni" kesin olarak gösteren bir karine değilse de, onun kim olduğunu belirleyen güçlü bir kanıt niteliğindedir. Ancak, trafik kaydına rağmen işletenliğin 3. kişi üzerinde bulunmasını engelleyen bir yasa hükmü yoktur. Kazaya karışan araçların meydana getirdikleri zararlardan araç sahiplerinin hukuken sorumlu olacağı ilkesi benimsenmiş ise de, bu araçların sahipleri tarafından herhangi bir sebeple yararlanılmasının bir başka kimseye devir edilmesi halinde (çok kısa bir süre olmaması kaydıyla), artık üzerindeki fiili hakimiyeti kalmaması ve bu sebeple ekonomik yönden de bir yararlanma olanağının kalktığı durumlarda, o aracı kaza sırasında fiili hakimiyeti altında bulunduran ve ondan iktisaden yararlanan kimsenin işleten sıfatıyla meydana gelen zarardan sorumlu tutulması gerekip, bunun sonucu olarak da araç malikinin sorumlu tutulmaması gerekecektir. Gerek doktrinde, gerekse Yargıtay'ın uygulamalarında, kiracının işleten sıfatının belirlenmesinde, kira sözleşmesinin uzun süreli olması, araç üzerinde fiili hakimiyet ve ekonomik yararlanma unsurlarının birlikte bulunması gerekmektedir..."²

¹ Kılıçoğlu, s.356, Eren, s.647, Bolatoğlu, s.66.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2008/3489 K. 2009/1507 T. 17.3.2009, www.kazanci.com.

Aracın resmi şekilde noter işlemi olmadan satılması halinde, araç üzerindeki zilyetliğe bakılarak karar verilmelidir. Bu durumda resmi işlem olmasa dahi araç üzerinde zilyetliğe ve hâkimiyete sahip olan aracın ekonomik yarar ve zararı kendisine ait olan kişi işleten olarak kabul edilir. Araç sahibinin işleten olarak kabul edilmesi kuralı kesin bir kural olmayıp aksi her tür delille ispat edilebilir. Önemli olan işletenin sorumluluğudur.¹ Yargıtay'ın bu konuda vermiş olduğu bir karar şöyledir: "...2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3. maddesi hükmüne göre, başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiğini ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğunu ispat edemediği takdirde kayda göre araç sahibi olan kişi işletendir. O halde trafikte adına bir araç kayıtlı olan kişi mutlaka onun işleteni sayılamaz..." demektedir.²

B.Araç Sahibi Dışındaki Gerçek İşletenler

KTK açısından araç sahibi dışında kalan bazı kişilerinde gerçek işleten olarak kabulü mümkün kılınmıştır. Böylece araç sahibi dışındaki kişilerin de gerçek işleten olarak kusursuz sorumluluğu kabul edilmiştir. Ancak bunun için aracın zilyetliğinin de geçirilmiş olması gerekir.³

¹ Aşçıoğlu, s.12, Ayşe Havutçu, / K.Emre Gökyayla, Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara, 1999, s.40, Çeliktaş, s.66.

² Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2005/12 K. 2005/13603 T. 15.12.2005, www.kazanci.com.

³ Oğuzman/Öz, s.639.

a.Aracı Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Satın Alan Kişiler

Araç, mülkiyeti muhafaza kaydı ile satılmış ise alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen kişi işleten olarak kabul edilir.¹ Satıcının hakkı, aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan kimsenin borcunu ödememesi halinde akdi fesih ile aracını geri almak veya aracın bir başkası tarafından alıcının borcundan dolayı haciz edilmesi halinde mülkiyeti kendisine ait olduğundan bahisle mahkemeye başvurmadır. Hakkı bundan ibaret olan malikin, aracın mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan tarafından kullanılması sırasında başkasına verilen zarardan sorumlu tutulması hakkaniyete uygun değildir.²

KTK açısından bir motorlu aracın mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alınması halinde noterdeki mülkiyeti muhafaza sicilinde araç üzerinde kayıtlı görünen kişi de gerçek işleten olarak kabul edilmiştir. MK m.764/I' e göre (Başkasına devredilen bir malın mülkiyetinin saklı tutulması kaydı, ancak resmî şekilde yapılacak sözleşmenin devralanın yerleşim yeri noterliğinde özel siciline kaydedilmesiyle geçerli olur) mülkiyeti muhafaza kaydıyla satım sözleşmeleri noter tarafından düzenleme yoluyla yapılır. Her ne kadar burada şekli bir gerçeklik aranıyor gibi gözükse de genel kural her zaman için geçerlidir. Böylece araç üzerinde mülkiyeti muhafaza kaydı bulunsa dahi aracın zilyetliğin kime ait olduğuna bakılarak bir sonuca varılması gerekir.

¹ Oğuzman/Öz, s.639.

² Bolatoğlu, s.69.

Aracın işletilmesinden yarar elde eden, aracın giderlerine katlanan, aracın zilyedi olan kişi mülkiyeti muhafaza kaydında adı gözükken kişi değilse zilyet olanın asıl işleten olarak kabulü mümkündür.¹ Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: "...Somut olayda davalı H. T. trafikte adına kayıtlı kazaya karışan 60 plakalı aracını noterde düzenlenen 27.11.2007 tarihli mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış sözleşmesine istinaden diğer davalı Hüsamettin E.'a satmış ve teslim etmiştir. Davalılar arasında düzenlenen bu sözleşmenin 4. maddesine göre de "taşıtın 27.11.2007 tarihinden itibaren doğacak her türlü vergi, resim, harç ve sigorta ücretleri ile tüm mali, hukuki ve cezai sorumluluğu ve yükümlülüklerinin tamamının alıcıya ait olduğu" kararlaştırılmıştır. Davaya konu olay 20.9.2008 tarihinde meydana gelmiştir. Bu durumda mahkemece olay tarihinde aracın işleteninin araç mülkiyeti muhafaza kaydı ile satın alan davalı H. E. olması davalı H. T.'in işleten sıfatı ve hukuki sorumluluğunun bulunmaması gözetilerek davalı H. T. hakkındaki davanın husumet nedeniyle reddine karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu biçimde hüküm kurulması doğru görülmemiştir..."²

b.Motorlu Aracın Kiracısı

Bir motorlu aracın kiralanması sahibi tarafından ücret karşılığında aracın kullanılmasının ve ondan fayda sağlanılmasının kiracıya devredilmesidir. Motorlu bir aracın sahibi tarafından bir şahsa uzun süreli olarak kiralanması halinde işleten sıfatı kiracıya geçer.

¹ Kılıçoğlu, s.356, Eren, s.647.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2010/4956 K. 2010/7486 T. 30.9.2010, www.kazanci.com.

Aynı şekilde finansal kiralama sözleşmesinde araç işleten, aracın kiracısıdır. Böylece aracın sebep olduğu zararlarda sorumluluk hükümlerine kiracı olan işleten muhatap olarak kabul edilir. Ancak kanun koyucu uzun süre kavramından neyin anlaşılması gerektiğini açıklamamış bu konuyu doktrine ve uygulamaya bırakmıştır.¹ Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde “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 kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufta bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır” hükmüne yer verilmiştir. Somut olayda davalıya ait 34 NPM 79 plakalı aracın, Beyoğlu 27. Noterliği'nin 25.04.2005 günlü ve 9290 sayılı düzenleme şeklindeki finansal kiralama sözleşmesi ile N.B. Anonim Şirketi'ne uzun süreli olarak kiralandığı, kaza tarihi olan 16.11.2005 tarihinde, N.B. Anonim Şirketinin araç üzerinde fiili hakimiyeti ve ekonomik yararlanması da mevcut olduğu anlaşılmaktadır...”²

¹ Kılıçoğlu, s.361, Bolatoğlu, s.73.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2008/3053 K. 2009/283 T. 29.1.2009, www.kazanci.com.

Uzun süre kavramı konusunda tam bir uzlaşma söz konusu değildir. Bir görüşe göre uzun süre konusunda Borçlar Kanununun belli olmayan süreli taşınmaz kiralalarında fesih ihbar süresine ilişkin hükümlerinin uygulanması kabul edilebilir. Burada üç günlük feshi ihbar süresi vardır. Buradan yola çıkarak 3 günlük sürenin uzun süre olarak kabul edilebileceği kabul edilmiştir.¹ Yargıtay ise bu konuda daha farklı düşünerek 30 günden fazla süren kira ilişkisinin uzun süreli olduğunu kabul etmiştir. Ancak doktrinde veya Yargıtay uygulamasında her ne kadar süre sınırı koyan görüşler olsa da esas olarak her somut olay ayrı ayrı değerlendirilmeli ve olayın özelliklerine bakılarak uzun süreli bir hakimiyetin kiracıya bırakılıp bırakılmadığı tespit edilmelidir. Burada masrafların kim tarafından karşılandığı, bakım, onarıma kimin katıldığı göz önüne alınarak bir tespit yapılabilir.²

Kiralamanın süresi konusunda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Somut olayda, kazaya karışan 34 YL 0575 plakalı aracın kayden maliki davalı Hedef Araç Kiralama Servis AŞ olup, bu aracın 2.12.2004/2.12.2007 tarihleri arasında 36 ay süre ile dava dışı Hedef Ecza Deposu Tic.A.Ş.’ ye kiraya verildiği, aracın yıllık vergi bandrollerinin ve sigorta poliçelerinin, trafik cezalarının kiracıya ait olduğu taraflar arasında tanzim edilen kira sözleşmesi ile kararlaştırılmış ve bu konudaki kira sözleşmesi sunulmuştur. Bu konuda ibraz edilen belge ve deliller değerlendirilirken, özellikle zarara uğrayanların haklarını halele uğratan bir sonuç yaratılmaması gerekir.

¹ Kılıçoğlu, s.361, Eren, s. 247, Bolatoğlu, s.73,Aşçıoğlu, s.14.

² Yargıtay 19 Hukuk Dairesi. E.1999/3047 K.1999/3394 17.5.1999, www.kazanci.com.

O halde, mahkemece yapılacak iş; yukarıda açıklanan yasal düzenlemeler de göz önünde bulundurularak, davalı Hedef Araç Kiralama Servis AŞ aracını dava dışı Hedef Ecza Deposu Tic. AŞ' ne kiraladığına göre, taraflar arasında yapılan kira sözleşmesinin uzun süreli ve üçüncü kişileri bağlayacak güçte bir kira sözleşmesi olup olmadığı, aracın teslim edilip edilmediği, araç üzerinde fiili hakimiyet ve ekonomik yararlanma olup olmadığı, kira sözleşmesinin ve kira bedelinin maliye ve vergi dairelerine bildirilip bildirilmediği, ibraz edilen sözleşme yükümlülüklerinin kim tarafından yerine getirildiği, gerektiğinde işleten ve kiracının varsa ticari defter ve kayıtları üzerinde bilirkişi marifetiyle inceleme yaptırılmak suretiyle kira sözleşmesinin, fatura, ruhsat, cari hesap hareketleri gibi yan delillerle desteklenip desteklenmediği, işletenlik sıfatının kimde bulunduğu, hususları tartışılarak varılacak uygun sonuca göre bir karar vermektir...”¹

Gerek doktrinde, gerekse Yargıtay'ın uygulamalarında, kiracının işleten sıfatının belirlenmesinde, kira sözleşmesinin uzun süreli olması, araç üzerinde fiili hâkimiyet ve ekonomik yararlanma unsurlarının birlikte bulunması gerekmektedir.

c.Motorlu Aracı Kullanım Ödücü (Ariyet) Sözleşmesiyle Kullanan Kişi

Kullanım ödücü sözleşmesi esas olarak aracın kullanımının bir karşılık beklenmeden bir başkasına belli bir süre bırakılmasıdır. Kullanım ödücü sözleşmesini kiralamadan ayıran husus ücretsiz olmasıdır.

¹ Yargıtay 17.Hukuk Dairesi E.2009/9800 K.2010/2242 T.15.03.2010, www.kazanci.com.

Kullanım ödöncü (ariyet) ilişkisinde de ödünç alan kişi aracın bakımını ve giderlerini üstlenmek zorundadır. Burada da aynı şekilde kullanım ödöncü (ariyet) sözleşmesinin uzun süreli olması aranmaktadır. Kısa süreli kullanım ödöncü sözleşmelerinde sorumluluk araç sahibinde kalmaya devam eder. Uzun süreli kullanımdan ne anlaşılması gerektiği konusunda kiralamada yaptığımız açıklamalar geçerlidir.¹

d.Motorlu Aracı Rehin Alan

Motorlu araçlar taşınır rehni kurallarına tabidirler. Taşınır rehninin kurucu unsuru taşınırın teslimidir. Bir motorlu taşıtın MK m. 939 uyarınca uzun süreli rehin olarak bir başkasına verilmesi halinde işleyen sıfatı rehin alan kişiye geçer. Rehin ilişkisinde de aracın zilyetliğinin rehin alana devredilmesi gerekmektedir. Bu nedenle taraflar arasında gerçekten bir rehin ilişkisinin var olup olmadığının araştırılması gerekir. Rehin hakkı sahibi, aracın bakımı, onarımı, gözetilmesi için giderlere katlanıp katlanmadığı gibi hususlar incelenerek bir karar verilmelidir.²

¹ Kılıçoğlu, s.364, Bolatoğlu, s.74.

² Kılıçoğlu, s.364, Bolatoğlu, s.75, Taşınır teslimini konu alan MK m.939 hükmü şöyledir: Kanunda öngörölen ayırık durumlar dışında taşınırlar, ancak zilyetliğin alacaklıya devri suretiyle rehnedilebilir.- Rehnedende tasarrufta bulunma yetkisi olmasa bile, rehin konusu taşıtırı iyiniyetle zilyet olan kimse, zilyetlik hükümlerine göre edinimi korunduğu ölçüde rehin hakkı kazanır. Üçüncü kişilerin önceki zilyetlikten doğan hakları saklıdır. - Taşınır, fiilen yalnız rehnedenin hâkimiyetinde kaldığı sürece rehin hakkı doğmaz.

2.Farazi İşleten

Gerçek işleten yanında bazı kişi veya kuruluşlar vardır ki onlarda kanun uyarınca işleten sayılmakta ve sorumluluk hükümleri kendileri hakkında uygulanmaktadır.¹ Bunlar; motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahipleri, yarış düzenleyicileri, devlet ve diğer kamu tüzel kişileri, bir aracı çalan ve gasp eden kişilerdir. Bu kişiler de aracın vermiş olduğu zarar nedeniyle işleten gibi sorumlu tutulurlar. Araç üzerindeki zilyetliğin kimi zamanlarda kesilmesi mümkündür. Bu durumlarda gerçek işleteni sorumlu tutmak hakkaniyet düşüncesine uygun olmadığından dolayı KTK uyarınca farazi işleten kavramı kabul edilmiştir.²

KTK m.3 uyarınca araç işleten olarak sorumlu tutulacak kişiler sınırlı olarak sayılmamıştır. Bu nedenle burada sayılanlar dışındaki kişilerin de araç işleten olarak kabul edilmesi mümkündür. Örneğin yasada sayılmamasına rağmen, motorlu aracı sözleşmeden veya yasadan kaynaklanan sebeple intifa hakkına dayanarak elinde tutan, iflas halinde araç üzerinde zilyetlik ve tasarruf sahibi olan iflas masası da araç işleten olarak kabul edilir.³

¹ Bolatoğlu, s.79.

² Aşçıoğlu, s.26, 27, Eren, s.649, Çeliksaş, s.75.

³ Kılıçoğlu, s.358, KTK m.3 tanımlar bölümünde işleten şöyle tarif edilmiştir: İşleten; 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.

A.Motorlu Araçla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunanlar

KTK m.104/1' e göre “Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüslerin sahibi, gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı; işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu değildir”.

Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüslerin sahibi gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacıyla veya benzeri bir amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan işleten gibi sorumludur. Oto tamircileri, garaj sahipleri kendilerine bırakılan motorlu araçlar bakımından bu durumdadır. Böyle bir durumda aracın işleteni sorumlu olmaz. KTK m.104/I uyarınca öncelikli olarak araçla ilgili bir mesleki faaliyet yürüten bir teşebbüs sahibinin varlığı gerekmektedir. Araçla ilgili mesleki faaliyetten kasıt aracın bakımı, onarımı, alım-satımı işiyle uğraşanlar gösterilebilir.¹ Ancak sayılan faaliyetler bunlarla sınırlı değildir. Diğer bir şart bu mesleki faaliyetin belirli bir düzen içinde teşebbüs sahibi tarafından yapılıyor olmasıdır. Burada kanun koyucunun amacı teşebbüs sahibinin belirli bir organizasyon içinde çalışması ve böylece herhangi bir zarar karşısında zarar görenin hakkını korumaktır. Burada teşebbüs sahibi sorumlu tutulurken zarar görenlerin hakları en az araç sahibi karşısındaki kadar güvence altında olmalıdır.²

¹ Oğuzman/Öz, s.639, Gökcan/Kaymaz, s.46, Çelikleş, s.76.

² Aşçıoğlu, s.27, 28, Kılıçoğlu, s.365, Eren, s.649, Çelikleş, s.77.

Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararında kişilerin haklarının güvence altına alınması üzerinde durulmuştur: "...2918 Sayılı KTK' nın 104. maddesi uyarınca, motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan kişiler, gözetim, onarım, bakım veya buna benzer amaçlarla kendilerine bırakılan araçların neden olduğu zararlardan dolayı, işleten gibi sorumlu tutulmuşlardır.

Bu şekilde oluşan zararlardan, aracın asıl işleteni veya o araç için zorunlu trafik sigorta sözleşmesini yapan sigortacının sorumlu olmayacağı da, bu yasal düzenlemede açıkça belirtilmiştir.

Aynı madde hükmünde ayrıca, bu gibi mesleki faaliyette bulunanların, kendilerine teslim edilen araçların yönetmelikte gösterilen biçimde defterini tutmakla, maddenin ikinci fıkrasında da bu meslek sahiplerinin kendilerine teslim edilen motorlu araçların tümünü kapsayacak şekilde zorunlu trafik sigortası yaptırmakla, yükümlü tutuldukları açıkça belirtilmiştir. Yasada mesleki faaliyetin kapsamına göre bir ayrıma gidilip gidilemeyeceği konusunda açıklık yoksa da, mesleki faaliyette bulunan teşebbüsün az veya çok organize olması aranmalıdır. Zira Yasa, bu çeşit teşebbüs sahiplerinin işleten gibi sorumlu olacağını kabul ederken, zarar görenlerin en az araç maliki gerçek işletenler karşısında olduğu kadar güvence altında olacaklarını varsaymıştır. Bu nedenle teşebbüsün, aracın olumsuz ellere geçmesini önleyecek şekilde düzenlenmiş olup olmadığı, benzer işyerlerinin normal çalışma düzenleri, teşebbüsün mali gücü, bırakılan araçları özel deftere kaydedip kaydetmediği ve zorunlu trafik sigortası yaptıırıp yaptıımadığı gibi hususlar üzerinde durularak bir değerlendirme yapılmalıdır. Ekonomik gücü zayıf, düzensiz, basit yerlerin ne araç ne de zarar görenler için bir güvence olamayacağı göz ardı edilemez.

Ayrıca, motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahiplerinin işleten gibi sorumlu tutulabilmeleri için, araç üzerindeki hâkimiyetin eylemli olarak teşebbüs sahibine geçmesi gerekir. Bu durum, her somut olayın özelliğine göre ayrı değerlendirilmelidir. Kısa süreli basit onarımlar gibi kesinlikten uzak, duraksamalı durumlarda, hâkimiyetin geçtiği kabul edilmemelidir. Zira motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan kişilerin işleten gibi sorumlu

tutulmalarının nedeni, bunların motorlu araç üzerindeki fiili hakimiyetin kesin olarak sahibi bulunmalarından kaynaklanmaktadır.

ZMSS Genel Şartları'nın 2918 sayılı KTK' nın 104/1 nci maddesi hükmü doğrultusunda düzenlenen 3/h hükmüne göre sigortalı aracın motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunan iş sahiplerine onarım veya başka amaçlarla bırakıldığı sırada neden olacağı zararlara ilişkin her türlü talep sigorta güvencesi dışında kalmakta, böyle bir aracın maliki ve onun trafik sigortacısının hasardan sorumluluğu kalkmaktadır. Bu madde hükümleri uyarınca, tamircinin gerçek işleyen malik yerine, farazi işleyen olarak sorumlu tutulabilmesi için, araç üzerindeki eylemsel egemenliğin kesin biçimde tamirhaneye geçtiğinin ortaya konulması gerekmektedir. Bunun için de, bu hükümlerde aranan koşulların, somut olay bakımından irdelenmesi zorunludur...”¹

Araç sahipleri araçlarını bir teşebbüs sahibine teslim ederken (tamirci, oto yıkama gibi) araç işleyen sıfatı hala kendisinde kalmaktadır. Ancak bu teslim süresi zarfında meydana gelen zararlardan dolayı araç sahibi değil teşebbüs sahibi sorumlu tutulmaktadır. Teşebbüs sahibinin sorumluluğu, aracın mesleğiyle ilgili olarak kendisine teslim edilmesiyle başlar ve aracı iade ettiğinde sona erer. Burada motorlu aracın gerçek işleteni, ilgili teşebbüs sahibi ile birlikte sorumlu tutulamaz.²

¹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2006/12170 K. 2006/13010 T. 11.12.2006, www.kazanci.com.

² Kılıçoğlu, s.365, Çeliktaş, s.76.

Bu konuda verilmiş olan başka bir Yargıtay kararı şöyledir: "...Araç maliki, kural olarak zarardan sorumlu ise de, işletenin araç ile zilyetliğinin kesilmemesi ve aracın onun emri ile kullanılması durumunda sorumlu olacağının kabulü gerekir. Sürücü olarak kamu davasında cezalandırılan tamirci davalının yukarıda belirtilen açık beyanı gözetildiğinde, aracını tamirhaneye bırakmış olan Metin Ergül' ün araç ile ilişkisinin kesildiği, bu nedenle zilyet ve işleten olarak kabulüne olanak bulunmadığı açıktır. Şu durum karşısında, onun sorumluluğuna karar verilemez..."¹

Ancak burada da genel kural geçerlidir. Teşebbüs sahibi araç üzerinde zilyetlik kurmadığı müddetçe sorumlu tutulamaz. Bu nedenle araç üzerinde yapılan işlem önem kazanmaktadır. Araç üzerinde zilyetlik sağlanamayacağı kadar kısa süreli ve basit işlemlerde teşebbüs sahibinin sorumluluğundan bahsedemeyiz. Örneğin araç üzerindeki basit bir onarım veya deneme sürüşü zilyetliğin mevcudiyetinin kabulü için yeterli değildir.² Yargıtay zilyetliğin teşebbüs sahibine geçmesi gerektiğine ilişkin vermiş olduğu bir karar şu şekildedir: "...Davalılardan Recep, olaya neden olan aracın sahibidir. Bu sebeple ve KTK gereğince ve kural olarak zarardan sorumludur. Ancak, bu sorumluluğun kabulü için işleticinin zilyetliğinin kesilmemesi, aracın davalının emri ile kullanma olanağı içinde bulunması gerekir. Oysa olayda, araç tamirhaneye bırakılmış davalı Recep'in araçla ilişkisi kesilmiştir. Artık bu davalının işletici ve zilyet olarak kabulü mümkün değildir. Dolayısıyla sorumluluğu da söz konusu edilemez.

¹Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2008/4898 K. 2008/15031 T. 4.12.2008, www.kazanci.com.

² Aşçıoğlu, s.28, Eren, s.649.

Arabanın tamir için bırakılması bir istisna sözleşmesini oluşturur ve tamir eden kişi de müteahhit durumundadır. Müteahhit ise ne BK 55. maddesindeki istihdam edilen kişidir. Ne de aynı yasanın 100. maddesindeki muavin şahıstır. Bu nedenle müteahhitin ve müteahhit adamının eyleminden dolayı da davalının sorumluluğunun kabulü olanağı yoktur. Açıklanan nedenlerle davalı Recep hakkındaki davanın reddi gerekir...”¹

Aynı zamanda söz konusu teşebbüs sahibinin bu konuda organize olmuş olan bir işletme olması gerektiği hususunda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...ZMSS genel Şartlarının KTK’ nın 104/1 maddesi doğrultusunda düzenlenen 3/h maddesi hükümleri uyarınca tamircinin gerçek işleyen malik yerine, farazi işleyen olarak sorumlu tutulabilmesi için, araç üzerindeki eylemli egemenliğin kesin biçimde tamirhaneye geçtiğinin ortaya konulması gerekmektedir. Bunun için de bu hükümlerde aranan koşulların, somut olay bakımından irdelenmesi zorunludur. Aracın sorumsuz ellere geçmesini önleyebilecek şekilde az veya çok organize olmuş bir teşebbüse, uzun süreli tamir için bırakılmış olması gibi, önceden sıralanıp sayılması mümkün olmayan, ancak sonuca etkili olabilecek nitelikte olgu ve olguların somut olayda gerçekleşip gerçekleşmediği üzerinde durulmalı ve bu madde koşullarının oluştuğuna kesin kanaat getirilmelidir...”²

¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E.2004/16155 K.2004/5779 T. 03.05.2004, www.kazanci.com.

² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2007/13872 K.2007/1062 T.30.01.2007, www.kazanci.com.

B.Yarış Düzenleyiciler

KTk m.105 uyarınca ‘‘Yarış düzenleyicileri, yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep olacakları zararlardan dolayı motorlu araç işleteninin sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumludurlar.

Yarışçıların veya onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacakları zararla, gösteride kullanılan araçların uğradıkları zararlardan dolayı sorumluluk genel hükümlere tabidir’.

Yarış düzenleyicileri, yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep olacakları zararlardan dolayı motorlu araç işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumludur. Bu hallerde, aracın işleteninin sorumluluğu da devam eder. KTK’daki bu düzenleme ile işletenin sorumluluğunun devam ettirilmesinin nedeni, işletenin aracı yarışa sokmuş olmasıdır.¹

Kanundaki bu özel düzenlemenin nedeni, yarış ve müsabakaların normal trafiğe nazaran önemli ve büyük ölçüde tehlike kaynağı olmasıdır.²

Kanun koyucu yarış düzenleyicileri de işleten olarak kabul etmiştir. Çünkü bir yarış nedeniyle araçlarını yola çıkaran kişilerin ulaşacağı yüksek hızın işletme tehlikesi normal araçlara göre çok daha fazladır.

¹ Oğuzman/Öz, s.639.

² Bolatoğlu, s.79.

Bu hüküm uyarınca yarış düzenleyiciler, yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçlarıyla, gösteride kullanılan araçların neden olacağı zararlardan dolayı, işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümlere tabi kılınmışlardır. Ancak madde de ikili bir ayırım yapılarak üçüncü kişilerin uğrayacağı zararlar ile yarışçılar ve onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacağı zararlar arasında fark öngörülmüştür. Madde uyarınca üçüncü kişilerin uğrayacakları zararlar KTK ile belirlenmiş kusursuz sorumluluk hükümlerine tabi iken yarışa katılanlar ile onlara eşlik edenlerin zararları Borçlar Kanununun genel hükümlerine tabi tutulmuştur.¹

Örneğin yarışlarda lastik değiştirme, benzin koyma gibi bir işlemi yapmak üzere çalıştırılan araçların uğradıkları zararlar hakkında Borçlar Kanunu hükümleri uygulanır.²

C.Aracın Çalınması Ve Gasp Edilmesi Halinde

KTK m.107 uyarınca “Bir motorlu aracı çalan veya gasp eden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasp edilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur.

İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir. Aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, genel hükümlere tabidir”.

¹ Kılıçoğlu, s.366, Eren, s.650.

² Bolatoğlu, s.81.

Çalma ve gasp, “yabancı bir aracın, yararlanma amacıyla hak sahibinin muhafaza ve hâkimiyet alanından onun iradesi dışında zorla veya hileyle alınmasını, ele geçirilmesini ifade eder”.¹ Bu konuda bir Yargıtay kararı şöyledir: “Dava, kasko sözleşmesine bağlı rücu tazminat istemine ilişkindir. Hükme esas alınan bilirkişi raporunda, davalı malikin aracını evi önüne park ettiği ve korumalı bir otoparka bırakmadığı gerekçe gösterilerek, sigortalının aracına verilen hasarın, çalınan aracın malikinden tahsiline karar verilmiştir. Ancak ülkemiz şartlarında, herkesin aracını korumalı bir otoparka bırakma imkanı bulunmadığından davalı malikten de bunun beklenmesi ve bunu yapmadığı için aracını korumak amacıyla gerekli tedbirleri almadığının kabul edilmesi doğru değildir. Bu durumda mahkemece, davalı malikin aracını evinin önüne park etmesi sırasında gerekli tedbirleri alıp almadığı değerlendirilerek, buna ilişkin olarak anılan madde uyarınca davalı malikin sorumluluğunun bulunup bulunmadığı tartışılıp değerlendirilerek, sonucuna göre bir karar verilmelidir...”²

Çalma, bir motorlu aracı elinde bulundurma hakkına sahip olmayan tarafından onu elinde bulundurandan rızası hilafına almak anlamına gelir. Zilyetliğin ele geçirilmiş olması gerekir. Gasp etme, motorlu aracın gerçek işletenin fiili zilyetliğine cebir ve şiddet kullanılarak son verilmesidir. Örneğin, işletenin zorla direksiyondan uzaklaştırılmasında gasp vardır.³

¹ Eren, s.651, Bolatoğlu, s.84.

² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2006/5797 K. 2006/6258 T. 25.05.2006, www.kazanci.com.

³ Bolatoğlu, s.87, 88.

Bu hüküm uyarınca aracı çalan ve gasp eden kişilerde farazi işleten olarak sorumlu tutulmuştur. Bu madde de görülmektedir ki gerçek işletenin sorumluluğu devam etmektedir. Ancak gerçek işleten aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin herhangi bir kusurunun olmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Ancak bunun ispat edilememesi halinde gerçek işleten ile aracı çalan veya gasp eden farazi işleten müteselsilen sorumlu olacaklardır. Bu maddeyle bir motorlu aracın işletenin rızası olmaksızın kullanılması durumu düzenlenmiştir.¹

Nitekim Yargıtay da vermiş olduğu bir karar da şöyle demektedir: "...2918 sayılı KTK' nın 107. maddesinden anlaşılacağı üzere, işletenin bu sorumluluktan kurtulabilmesi için sadece aracın çalındığını kanıtlaması yetmemekte, çalınmanın önüne geçemediğini ve aracının izinsiz kullanılmasını önlemek bakımından gerekli bütün dikkat ve özeni gösterdiğini ve bu olayda hiçbir kusurunun bulunmadığını ispatlaması gerekmektedir.

Mahkemece bu yönde yapılan inceleme yeterli değildir. Dosyada bulunan görgü ve tespit tutanağında, davalıya ait aracın bulunduğu direksiyon kutusunun sökülmüş ve kablolarının açıkta olduğu belirtilmiştir. Bu durumda aracın anahtar olmaksızın düz kontak yapılarak çalındığı konusunda bir karine oluşmuştur. O halde mahkemece aracın park ettiği yerin nitelikleri, davacının park etmesi sırasında aldığı, alabileceği tedbirlerin neler olduğu ve aracın niteliğine göre düz kontak yapılarak çalınıp çalınamayacağını belirlenerek, sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağını değerlendirilmesi gerekir..."²

¹ Oğuzman/Öz, s.640, Kılıçoğlu, s.366, Eren, s.652, Çelikleş, s.84.

² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2006/6896 K.2006/7066 T.19.06.2006, www.kazanci.com.

D.Devlet Ve Diğer Kamu Tüzel Kişileri

KTK m.106 uyarınca “Genel Bütçeye dahil dairelerle katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu kanunun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanır. Bu kuruluşlar, 85 inci maddenin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere 101 inci maddedeki şartları haiz millî sigorta şirketlerine mali sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlüdürler”.

Motorlu aracın malikinin devlet veya bir kamu tüzel kişisi olması durumunda devlet ve ilgili kamu tüzel kişisi farazi işleten olarak sorumludurlar. Devlet veya diğer kamu kurumları açısından kanun koyucu herhangi bir fark gözetmemiştir.

Bu kurumlarda özel şahıslar gibi KTK uyarınca sorumluluk hükümlerine tabi olurlar.¹ Yargıtay’ın bu konuda vermiş olduğu bir karar şöyledir: “...Dava dosyası içindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının dayandığı delillerle gerektirici sebeplere, delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına ve davacının araçta yolcu olması nedeniyle kazanın meydana gelmesinde kusursuz olup, davalıların zarardan müteselsilen sorumlu tutulmalarında ve davalı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün araç üzerinde fiili tasarrufta bulunma yetkisi olduğu kanıtlanmış bulunduğundan araç işleteni olarak kabulünde bir isabetsizlik bulunmamasına...”² Devlet ve diğer kamu tüzel kişilerinin sorumluluğuna ilişkin motorlu araç işletilmesinin özel hukuk kurallarının uygulanması yönünden herhangi bir fark olmadığı Yargıtay tarafından verilen kararlar ile de sabittir.

¹ Nomer, s.105.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2010/782 K. 2010/3433 T. 13.4.2010, www.kazanci.com.

“...2918 sayılı Karayolları Trafik Yasası'nın 106. maddesi gereğince genel bütçe içinde yer alan dairelerle katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait motorlu araçların yol açtıkları zararlardan dolayı, bu yasa'nın işletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin kuralları uygulanır. Aynı Yasa'nın "İşletenin Hukuki Sorumluluğu" başlığı altında 85 ve izleyen maddelerinde motorlu araçların trafik kural ve gereklerine aykırı davranışları nedeniyle meydana gelen zararlardan dolayı gerçek ve özel kişilerle kamu tüzel kişilerinin ayırım yapılmadan aynı sorumluluk kurallarına bağlı olmaları öngörülmüştür...”¹

3.Ortak İşleten

Ortak işleten kavramı araç üzerinde işleten sıfatına sahip birden fazla kişinin olması durumunda ortaya çıkar. Bir araca birden fazla kişinin malik olması veya bir aracı birden fazla kişinin kiralaması durumunda ortak işletenlik kavramı vardır. Bu birden fazla işleten zarar görene karşı zararın tamamından müteselsilen sorumlu olurlar.²

4.İşletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi Kavramı

KTK m.85/1 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, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar”.

¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2009/8100 K. 2009/10674 T. 5.10.2009, www.kazanci.com.

² Gökcan/Kaymaz, s.48.

İşletenin bağılı olduğu teşebbüs sahibi, motorlu araçta yolcu taşınmak üzere bilet kesen veya bilet kesilirken unvanı veya işletme adı kullanılan teşebbüsün sahibidir.¹

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda 4199 sayılı kanunla 1996 yılında yapılan değişiklikten önce, sadece işleten kavramına yer verilmiş ve araç belirli amaçlarla kendisine bırakılanların, yarış düzenleyenlerin ve aracı çalan veya gasbedenlerin de işleten gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir. 4199 sayılı kanunla “işletenin bağılı olduğu teşebbüs sahibi” kavramı getirilmiş ve bu kişiler de işleten gibi kusursuz sorumlu tutulmuştur. Uygulamada bu hükümden beklenen yarar, başkalarına ait araçların sahipleri veya zilyetleri tarafından bir ulaşım şirketiyle anlaşmalı olarak çalıştırılması durumunda, hem araç işleteni, hem de ulaşım şirketlerini müteselsilen kusursuz sorumluluk hükümlerine tabi tutmaktır.²

Bu hüküm uyarınca motorlu aracın bir teşebbüs adı altında işletilmesi halinde araç sahibi olan gerçek işleten ile teşebbüs sahibinin müştereken ve müteselsilen sorumlu olduğu kabul edilmiştir. Teşebbüs sahibi bu hüküm uyarınca işleten değildir. Ancak işletenle birlikte sorumludur.³

Bu konuda Yargıtay tarafından verilmiş olan bir karar şöyledir: “...Kazaya neden olduğu iddia edilen 34 ALY 23 plakalı araç, davalı Pamaş Pamukkale Taş. Tur. Tic. Ve San. A.Ş.’ye ait olmamakla beraber bu davalı vekilinin cevabında açıkça kabul ettiği üzere, bahse konu araçla anılan şirketin adı konulmak suretiyle yolcu taşınması yapıldığı anlaşılmaktadır.

¹ Nomer, s.135.

² Oğuzman/Öz, s.641, 642.

³ Gökcan/Kaymaz, s.48.

KTK' nın 85/1 maddesi, 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 sahibinin doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olacağını hükme bağlamış bulunmaktadır. O halde, kazaya neden olan aracın, davalı Pamaş Pamukkale Taş. Tur. San. ve Tic. A.Ş.'nin unvanı altında işletildiği açık bulunmasına göre, mevcut zarardan sorumlu olacağının kabulü ile sonucuna göre bir hüküm kurulması gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın davacılar yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir...”¹

Teşebbüs sahibi belirli bir ad altında bir motorlu taşıtı işleten, yolcu taşıyan, bilet kesen işletmedir. Bu şartların var olması halinde teşebbüs sahibi araç işletenle birlikte müştereken ve müteselsilen oluşan zararlardan sorumlu tutulur.² Teşebbüs sahibi kavramının uygulamada mahkemeler tarafından iyice araştırılması gerektiğine ilişkin Yargıtay tarafından verilmiş olan bir karar şu şekildedir: “...Asıl ve birleşen davalar, trafik kazası sonucu meydana gelen ölüm olayı nedeniyle uğranılan maddi ve manevi zararların tazmini istemine ilişkindir.

Davacıların eşi ve annesi olan Hacer Akbey'in davalı Ali Bilgiç'e ait ve onun tarafından kullanılan otobüste yolcu olarak bulunduğu sırada meydana gelen trafik kazası sonucu öldüğü, kazada davalı Ali Bilgiç'in tam kusurlu olduğu hususlarında bir çekişme yoktur.

¹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2006/6974 K.2009/8378 T.7.7.2009, www.kazanci.com.

² Nomer, s.105, Eren, s.657.

Davacı taraf, kaza tarihinde söz konusu otobüsün davalı Lüks Turizm Ltd. Şti. tarafından işletildiğini ileri sürmektedir. Kaza tutanağında da otobüsü işleten firma İpek Turizm olarak gösterilmiştir. Ancak, davalı şirket kaza tarihinden sonra kurulmuş olduğunu, kazayı yapan otobüsle bir ilgisinin bulunmadığını savunmuştur. Kayseri Ticaret Sicil Memurluğundan gelen cevabi yazı içerikleri de davalının bu savunmasını doğrular niteliktedir. Gelen cevabi yazılara göre davalı şirketin kuruluş tarihi 3.11.1997 olup kuruluşundan itibaren bir unvan değişikliği yapılmamış olduğu belirtilmiştir. Buna rağmen davacı taraf davalı şirketin kazadan doğan sorumluluklarından kurtulmak amacıyla farklı bir tüzel kişilik kazandığını ileri sürmüştür bu durumda mahkemece kazaya karışan otobüsün kaza tarihi itibarıyla hangi taşıma şirketi veya gerçek kişi tarafından işletildiğinin belirlenmesi için ulaştırma bakanlığına yazı yazılması suretiyle kazaya karışan otobüsün kaza tarihi itibarıyla hangi seyahat firmasına bağlı olarak çalıştığının araştırılması yine mahkemece kazaya karışan otobüsün kaza tarihinde hangi yazıhaneye bağlı olarak çalıştığı hangi yazıhaneden yolcu aldığı kalkış yaptığı hususlarının araştırılarak sonucuna göre davalı şirketin kazaya karışan araçla bir ilgisi olup olmadığının tespiti gerektiği gibi davalı şirket ortaklarının şirket kurulmadan önce kazaya karışan otobüsün işleteni taşıyıcısı veya bu otobüse bilet kesen olarak bu olaydan dolayı hukuki sorumluluk taşıyıp taşımadıklarının araştırılması gerekirken bu yönler üzerinde durulmadan eksik incelemeye dayalı olarak davalı şirket hakkındaki davanın husumet yönünden reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın bu nedenle davacılar yararına bozulması gerekmiştir...”¹

¹Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2008/1288 T.2009/8780 T.16.7.2009, www.kazanci.com.

Ülkemizde büyük yaralanmalara ve ölümlere yol açan kazalar genellikle yolcu taşıyan motorlu araçlar sebebiyle doğmaktadır. Bir teşebbüs adı altında yolcu taşıma faaliyeti büyük bir organizasyon gerektirmektedir. Çünkü bunların tehlike faktörü riski çok daha fazladır ve zarar verme eğilimleri oldukça yüksektir. Bu amaçla kurulan firmalar, başkalarına ait araçları kendi ticari unvanları altında işletmektedirler. Ve motorlu araçların sevk, idare ve organizasyonunu bu firmalar gerçekleştirmektedirler. Yargıtay'ın bu konuda vermiş olduğu bir karar şöyledir: "...Dava konusu olaya neden olan bu araç, trafik sicilinde, davalı Rıfat adına kayıtlıdır. Ancak, aracın üzerinde "A ... Kargo" ibaresi yazılı olup, kaza, davalı kargo şirketine ait eşyanın taşınması sırasında meydana gelmiştir. Dosya içeriğine ve davalı Rıfat ile davalı kargo şirketi arasında düzenlenen taşıt sözleşmesine göre; kazaya neden olan aracın, kargo şirketinin unvanı altında taşıma yapmak için kullanıldığı, davalı kargo şirketi adına çalıştırıldığı anlaşılmaktadır. Bu aracın sürücüsü olan davalı Bilal'in hazırlık soruşturması sırasında verdiği ifadelerden de; kazanın, davalı kargo şirketine ait eşyanın taşınması sırasında meydana geldiği, davalı sürücünün de bu firma adına çalıştığı anlaşılmaktadır. Taşıma işlemleri, aracın gerçek maliki adına değil, tamamen taşıma işlemini yüklenen firma adına yapılmaktadır. Şu durumda, yerel mahkemece, davalı şirketin Trafik Kanunu'nun 85. maddesinde belirlenen teşebbüs sahibi olarak kabul edilmesi ve diğer davalılarla birlikte meydana gelen zarardan müteselsilen sorumlu tutulması gerekir. Bu yasal düzenleme karşısında davalı A... Kargo Anonim Şirketi hakkında açılan davanın husumet yokluğu nedeniyle reddine karar verilmesi usul ve yasaya uygun düşmediğinden kararın bozulması gerekmiştir..."¹

¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2009/3997 K. 2009/6066 T. 28.4.2009, www.kazanci.com.

Teşebbüs sahiplerinin sorumluluğunun fiili olarak bu kadar çok olması nedeniyle 1996 yılında 2918 sayılı yasada yapılan değişiklikle 85.maddeye bir hüküm eklenerek bu firmalar da araç işleten sayılmıştır ve onlar gibi sorumluluklarının söz konusu olduğu kabul edilmiştir.¹

5.İşletenin Eylemlerinden Sorumlu Tutulduğu Kişiler

KTK m.85/V uyarınca: “İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur”.

Sebepl sorumluluğu genel olarak başkalarının eylemlerinden sorumlu olmayı ifade etmektedir. Tehlike sorumluluğu ise genel olarak bir işletmenin yarattığı risk faktörüne dayanmaktadır. İşletme çoğu zaman insan faaliyetlerini içermektedir. Bu faaliyet, araç işleten veya teşebbüs sahibi tarafından veya onların yardımcıları tarafından gerçekleştirilmiş olabilir. Bu durumu göz önünde tutan kanun koyucu KTK m.85/V ile işleten ve teşebbüs sahibini bu kişilerin davranışlarından dolayı sorumlu tutmuştur. Bu sorumluluktan işletenin kurtulabilmesi için KTK m.86 da yer alan hususları kanıtlaması gerekmektedir.²

İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibinin sorumluluğuna neden olan olay bir motorlu aracın işletilmesi olup aracın işletilmesine katkıda bulunan yardımcı şahıslar da zarara sebep olmuş olabilir. Önemli olan işletilme kavramı olduğundan dolayı yardımcıların fiilleri kusursuz dahi olsa işletenin sorumluluğu bulunmaktadır.³

¹ Kılıçoğlu, s.364, Eren, s.657.

² Kılıçoğlu, s.372, Eren, s.654, Çeliktaş, s.71, Bolatoğlu, s.108.

³ Eren, s.654, Çeliktaş, s.70, Bolatoğlu, s.109.

A.Sürücü

KTK m.3 uyarınca sürücü; “karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir”. KTK m.3 uyarınca şoför; “karayolunda ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişi” olarak tanımlanmıştır. Bu iki tanım göz önüne alınarak sürücü kavramının her iki kavramı kapsayacak şekilde tanımlandığı ortaya çıkmaktadır. Sürücüler yardımcı kişilerin başında yer almaktadır.

Bu kişilerin neden olduğu zararlardan araç işleten kendi eylemi gibi sorumludur. Aracı sevk ve idare eden sürücü kavramına, işletenin aracı bıraktığı yakınları, aracın kısa süreli kiracısı ve aracı kısa süreli kullanım öduncü (ariyet) sözleşmesi ile alan kişiler de girmektedir.¹

Aracın sevk ve idaresini araç işletenden yetkili olarak alan sürücülerin eylemlerinden dolayı araç işleten sorumludur. Ancak aracın sevk idaresini yapan kişi işletenden bu yetkiyi almamışsa bu durumda ortaya çıkan zararlardan dolayı işletenin sorumluluğu bulunmamaktadır.

Ortaya çıkan zararda yetkili sürücünün aynı zamanda kusuru da bulunuyorsa kendisi zarar görene karşı BK genel hükümleri uyarınca sorumludur. Böyle bir durumda zarar gören müteselsil sorumluluk uyarınca hem işletene hem de sürücüye karşı zararının tazminini isteyebilir. Ancak sürücü, işletenin rızasını almadan aracı bir başka şahsa bırakmışsa bu kişinin davranışlarından dolayı da işleten sorumlu olmaya devam eder. İşleten ve teşebbüs sahibinin aracı sürücüye bırakması yeterli olup sürücünün kendisine bırakılış amacı dışında aracı kullanması halinde yine de işletenin ve teşebbüs sahibinin sorumluluğu devam eder.²

¹ Kılıçoğlu, s.368, Eren, s.655.

² Nomer, s.105, Eren, s.655, Çelikaş, s.72.

Sürücünün sorumluluğuna ilişkin verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Davalı Ahmet kazaya karışan araçlardan birinin şoförü, işleteni ve aynı zamanda yolcu taşıyanıdır. Olayda kusursuz olması nedeniyle şoför olarak sorumluluğu yoktur. Kusursuz sorumluluğun tüm hallerinde olduğu gibi, işletenin ve taşıyanın kusursuz sorumluluğu bulunan durumlarda da illiyet bağının, zarar görenin veya üçüncü kişilerin ağır kusuruyla veya beklenmeyen bir halin varlığı durumunda kesileceği teoride ve yargısal kararlarda kabul edilmektedir. Ayrıca Karayolları Trafik Kanunu 86/1 maddesi ve Türk Ticaret Kanunu 806/2. maddesinde işleten ve taşıyanın veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurları bulunmadığı ve kazanın zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır kusurundan meydana geldiği durumlarda sorumluluktan kurtulacakları hüküm altına alınmıştır. Bu durumda davalı Ahmet şoför, işleten ve taşıyan olarak sorumlu tutulamaz. Yerel mahkemece Bu yön gözetilmeksizin onun da tazminatla sorumlu tutulması doğru değildir. Karar bu nedenle bozulmalıdır...”¹

B.Diğer Yardımcı Kişiler

Sürücü dışında aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerde bulunmaktadır. Yardımcı kişiler kavramına motorlu taşıtın hizmetlisi, şoför adaylarını yetiştiren öğretmenler, aracın kullanılmasının sevk ve idaresi konusunda rehberlik yapan kişiler örnek olarak gösterilebilir. Bu kişilerin eylemlerinden dolayı da işleten kusursuz olarak sorumludur. Bu kişiler işletene bir iş akdiyle bağlı olabilir veya kısa süreli yardım faaliyeti de olabilir. Kişinin aracın kullanımına yardım etmiş olması yeterlidir.

¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2003/11276 K. 2003/12088 T. 21.10.2003, www.kazanci.com.

Örneğin aracın kapısını başkası için açan yolcunun bir başka yolcuya zarar vermesi halinde zarar veren yolcunun yardımcı şahıs olarak kabul edilmesi gerekir.¹ Yardımcı şahısların sorumluluğunda sorumluluğun dayanağının kusursuz sorumluluk olduğuna ilişkin verilmiş olan bir Yargıtay kararı şu şekildedir: “...2918 sayılı Yasa'nın 85. maddesinde araç maliki ve işletenin Borçlar Kanunu'nun 55. maddesinde de adam çalıştırmanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Her iki halde de yani gerek araç maliki ve işletenin ve gerekse istihdam edenin sorumluluğunun kusura dayalı sorumluluk olmadığı, işletenin sürücüsünün istihdam edenin de çalıştırdığı kişinin zarar doğurucu eylemlerinden sorumlu olacakları ortadadır. Hal böyle olunca da araç maliki işleten ve istihdam eden olarak kusursuz sorumlu olan davalının, varsa bu sorumluluğunu kaldıran nedenler açıklanıp tartışılmadan salt davalının kusurunun bulunmadığından bahisle davalı işverene yönelik davanın reddi usul ve yasaya aykırı olup bozma nedenidir...”²

¹ Aşçıoğlu, s.35, Kılıçoğlu, s.368, Eren, s.656, 657, Çeliktaş, s.74, Bolatoğlu, s.120.

² Yargıtay 21. Hukuk Dairesi E. 2006/10119 K. 2006/9716 T. 10.10.2006, www.kazanci.com.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İŞLETENİN SORUMLULUĞU

I.MOTORLU ARACIN İŞLETİLMESİ NEDENİYLE OLUŞAN ZARARDAN SORUMLULUK

1.Genel Olarak

KTK m.85/I uyarınca motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olursa aracın işleteni kusursuz olarak sorumludur. Burada var olan kusursuz sorumluluğun temeli tehlike sorumluluğudur. Motorlu araç işletilmesinin üçüncü kişiler yönünden bir tehlike faktörü içermesi nedeniyle kusursuz sorumluluk ilkesi benimsenmiştir.¹

¹ Oğuzman/Öz, s.632.

KTK m.85/I de düzenlenen sorumluluk çeşidi, motorlu araç işletilmesi nedeniyle düzenlenen sorumluluk hallerinin en önemlisi ve ilkidir. Bu sorumluluk hükmünün temel esası zararın aracın işletilmesi sırasında meydana gelmesidir. Aracın işletilmesi esnasında meydana gelen zararlardan dolayı araç işleten kusuru aranmadan sorumlu tutulmaktadır. Ancak araç işletenin aynı zamanda kusuru da var ise bu durum kendisinin kurtuluş imkânlarından yararlanmasına engel olur.

KTK m. 85/I de belirtilen sorumluluk çeşidinin esasının aracın işletilmesi olması nedeniyle bu kavramdan ne anlaşılması gerektiği ve aracın ne zaman işletilme halinde olduğunun kabul edilebileceği önem kazanmaktadır.

İşletilme hali trafik kazalarında esas olarak kolaylıkla tespit edilebilen bir durumdur. Ancak bunun aksinin mevcut olduğu kazalarda söz konusu olabilmektedir. İşletilme halinden anlaşılması gereken önceki bölümlerde de açıklandığı üzere araca hareket sağlayan motorun çalışarak yardımcı kuvvetlerle birlikte aracın hareket etmesidir. Motorlu aracın hareket halinde iken hızı, gürültüsü, sarsıntısı gibi durumlar nazara alınarak tehlike faktörünün büyüklüğü bu sorumluluk çeşidinin doğmasına neden olmuştur.¹

¹ etin Aşçıoğlu, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Getirdiği Sorunlar, Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Vı Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 1989, Sayfa: 198-223, s.200.

2.Şartları

A.Motorlu Aracın İşletilmesi Sebebiyle Bir Zarar Doğmuş Olmalıdır

Genel olarak zarar, kişinin malvarlığında veya şahıs varlığında iradesi dışında oluşan azalmayı ifade eder. Zarar maddi veya manevi olabilir. Burada eksilmenin malvarlığı veya şahıs varlığı üzerinde gerçekleşmesine göre bir ayırım söz konusudur. Zararın en önemli özelliği kesin nitelikte olmasıdır. Bu konuda bir şüphe bulunmamalıdır. Zararın bir diğer niteliği şahsiliğidir Bir diğer nitelik ise zararın doğrudan doğruya olmasıdır. Tazmin hakkı doğrudan doğruya zarar görene tanınmış bir haktır.¹

Ayrıca zarar veren eylemin uygun sonucu olan her zararda yine doğrudan zarardır. Eylemin sonucu oluşan ilk zarara bağlı olarak sonradan doğan zararlar ise dolaylı zarar olup, bunların ilk davranışla uygun illiyet bağı içinde olması halinde doğrudan zarar gibi tazmini mümkün iken uygun illiyet bağı içinde olmayan zararlar dolaylı zarar kabul edildiğinden bunlar bakımından tazmin söz konusu değildir. KTK uyarınca araç işletenin sorumlu tutulabilmesi için, motorlu aracın işletilmesinin bir zarara yol açması gerekir. KTK m.85/1 de zarar kavramı tanımlanmamıştır. Ancak aynı maddede zararın sınırları belirtilmiştir. Buna göre kaza sonunda “bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına” neden olunursa sorumluluk doğacaktır. Ancak araç işleten aşağıda inceleneceği üzere her tür zarardan değil sadece kanun tarafından sınırları çizilen zararlardan dolayı KTK uyarınca sorumlu olacaktır.²

¹ Oğuzman/Öz, s.514, Tekinay, s.48, Eren, s.37, Tandoğan, Sorumluluk, s.63.

² Mustafa Reşit Karahasan, Sorumluluk Hukuku, İstanbul, 2003, s.937, Gökcan/Kaymaz, s.63, Bolatoğlu, s.129.

Zarar veren sorumlu kişinin ödeyeceği tazminat tutarının belirlenmesi için öncelikle zararın belirlenmesi gerekir. Çünkü ödenecek tazminat gerçekleşen zararlarla sınırlıdır. Eşyaya ilişkin zarardan maksat çoğunlukla motorlu araçların zarar görmesidir.¹

Bedensel zarar da ise trafik kazası sonunda yaralanarak sağlığı bozulan kişi, olaydan sorumlu olan kişi ve kişilerden tedavi nedeniyle katlanmak zorunda kaldığı giderler ile çalışmamaktan veya çalışma gücünü yitirmekten doğan zararları isteyebilir. Bunun içinde tedavi giderleri, çalışma gücünün geçici olarak kaybedilmesi sonucu oluşan kazanç kaybı, çalışma gücünün sürekli olarak kaybı sonucu oluşan zarar, ekonomik geleceğin sarsılması nedeniyle oluşan zararlar girer.²

Ölüm halinde zarar ise bir kişinin ölümü nedeniyle hangi zararların istenebileceği hususlarını kapsamaktadır.³ KTK kapsamında kusursuz sorumluluğa bağlanan zararlar maddi zararlardır.

KTK m.85/I de bir kimsenin ölümü veya yaralanması veya bir şeyin zarara uğraması halinde kusursuz olarak işletenin sorumlu olduğu belirtilmiştir. Buradan yola çıkarak KTK' nın kusursuz sorumluluk hükümlerinin kişiye ve eşyaya gelen zararlarda uygulanacağı ortaya çıkmaktadır. Bunlar dışındaki zararlarda BK hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.⁴

¹ Çelikaş, s.117.

² Bolatoğlu, s.135.

³ Çelikaş, s.119, Bolatoğlu, s.135, Tekinay, s.3,4. Borçlar Kanunumuzun 45. Maddesinde istenebilecek zararlar sayılmıştır. m.45: "Bir adam öldüğü takdirde zarar ve ziyan, bilhassa defin masraflarını da ihtiva eder. Ölüm, derhal vuku bulmamış ise zarar ve ziyan tedavi masraflarını ve çalışmağa muktedir olamamaktan mütevellit zararı ihtiva eder.-Ölüm neticesi olarak diğer kimseler müteveffanın yardımından mahrum kaldıkları takdirde, onların bu zararını da tazmin etmek lazım gelir".

⁴ Gökcan/Kaymaz, s.63.

Verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Borçlar Kanunu'nun 47. maddesi hükmüne göre hâkimin özel halleri göz önünde tutarak manevi zarar adı ile hak sahibine verilmesine karar vereceği bir para tutarı adalete uygun olmalıdır. Hükmedilecek bu para, zarara uğrayanda manevi huzuru doğurmayı gerçekleştirecek, tazminata benzer bir fonksiyonu olan özgün bir nitelik taşır. Bir ceza olmadığı gibi, mamelek hukukuna ilişkin zararın karşılanması da amaç edinmemiştir. O halde, bu tazminatın sınırı onun amacına göre belirlenmelidir. Takdir edilecek miktar, mevcut halde elde edilmek istenilen tatmin duygusunun etkisine ulaşmak için gerekli olan kadar olmalıdır. 22.06.1966 günlü ve 7/7 sayılı Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararının gerekçesinde takdir olunacak manevi tazminatın tutarını etkileyecek özel hal ve şartlar da açıkça gösterilmiştir. Bunlar her olaya göre değişebileceğinden hâkim, bu konuda takdir hakkını kullanırken ona etkili olan nedenleri de karar yerinde objektif ölçülere göre isabetli bir biçimde göstermelidir. Davaya konu olayda; davalı sürücünün kusuru, ölenin davacılara olan yakınlığı ve esasen isteğin ılımlı olduğu gözetilerek davacıların manevi tazminat istemlerinin tümünden kabul edilmemiş olması da doğru olmadığından karar bozulmalıdır...”¹

Karayolları Trafik Kanunu bütün zararları kapsamadığından bu kanunun kapsamına giren ve girmeyen zararların ayrılmasında yarar vardır. Karayolları Trafik Kanunu maddi zararın mala veya şahsa ilişkin olmasında fark gözetmemiştir. Bu zarar motorlu aracın karayolunda işletilmesi sebebiyle ortaya çıkmalı ve bir şahsa veya şeye ilişkin olmalıdır. Şahsa ilişkin zararlar maddi ve manevi zararlar olmak üzere ikiye ayrılır.²

¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E. 2007/1153 K. 2007/15116 T. 29.11.2007, www.kazanci.com.

² Çelikaş, s.119, Bolatoğlu, s.136.

Şahsa ilişkin maddi zarar, bir kimsenin ölümü, yaralanması sonucu ortaya çıkan zararlardan oluşmaktadır. Bunun kapsamında tedavi giderleri, daimi ve geçici iş gücü kaybı zararları, ekonomik geleceğin sarsılması, defin giderleri, destek kaybından doğan zararlar olup bunlar Karayolları Trafik Kanununun kapsamına girmektedir. Bu zarar kalemleri Karayolları Trafik Kanununun 85/I maddesine göre istenebilecektir.¹ Zarar verici bir olay sonucu ölen sürücünün ekonomik desteğinden yoksun kalanların uğradıkları zarar ölen sürücünün değil destekten yoksun kalanların bir başka ifadeyle işletene göre 3. kişi konumunda olanların üzerinde doğan dolaylı ve yansıma yoluyla meydana gelen zarardır ve destekten yoksun kalanlar bu zararlarının tazmini için zarar sorumlusundan istemde bulunabilirler.²

Bir Yargıtay kararı şu şekildedir: “...Dava konusu olayda, davacıların murisinin kullandığı araçla tam kusurlu olarak tek taraflı kaza sonucu ölümü nedeniyle davacıların talep ettikleri destekten yoksunluk tazminatından işletenin, dosyasıyla onun sorumluluğunu üstlenmiş Zorunlu Mali Sorumluluk sigortacısının sorumlu tutulması mümkün olmadığı halde, sürücünün ölümü nedeni ile davacılar yararına destekten yoksun kalma tazminatına hükmedilmesi doğru görülmemiş, hükmün bu nedenle bozulması gerekmiştir...”³

¹ Çeliktaş, s.120.

² Çeliktaş, s.116, 117.

³ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2007/14114 K. 2009/2971 T. 7.4.2009, www.kazanci.com.

Şahsa ilişkin manevi zararlar ise Karayolları Trafik Kanunu m. 90 uyarınca manevi tazminatla ilgili olarak Borçlar Kanununun haksız fiile ilişkin hükümleri uygulanacaktır. Borçlar Kanununun 47'nci maddesinde cismani zararlara, 49'uncu maddesi ise yakınlarının ölümü nedeniyle manevi dünyasında oluşan zararın giderilmesine ilişkin hükümler yer almaktadır.¹ Karayolları Trafik Kanununun kapsamına girmeyen şahsa ilişkin zarar halleri 87'nci maddede düzenlenmiştir. Buna göre araçta taşınan hatır yolcusunun yaralanma ve ölümü halinde işletenin sorumluluğu genel hükümlere tabidir.²

Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: "...Mahkemece, murisin, davalılardan Adem tarafından hatır için taşındığı sırada kazanın meydana geldiği kabul edilerek buna göre bu davalı bakımından tazminattan indirim yapılmıştır. Ancak hatır taşımaları ticari bir menfaat karşılığı olmadığından, bu gibi taşımalarda BK m.43 uyarınca tazminattan uygun bir indirim yapılması öğretide ve Yargıtay İçtihatlarında benimsenmiş ve yerleşmiş ise de; bunun nedeninin kararın gerekçesinde tartışılması ve kabulünün mümkün olması gerekir. Ancak somut olayda, ölenin Antalya'da tatile gelen ve otelde kalan bir Alman turist olması ve aracın ticari taksi olması karşısında, tanıkların soyut ve yetersiz beyanlarına dayanılarak, taşımanın hatır için karşılıksız olarak yapıldığının kabulü ile buna göre tazminattan indirim yapılması doğru görülmemiştir..."³

¹ Çeliksaş, s.121, Bolatoğlu, s.141.

² Eren, s.668, Sabih Arkan, Yeni Karayolları Trafik Kanununun Sigorta Ve Garanti Fonuna İlişkin Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme, Sigorta Hukuku Dergisi, Ankara, 1983, c.I, s.266.

³Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2007/13501 K.2007/435t. 18.1.2007, www.kazanci.com.

B.Zararın Trafik Kazasından Doğması Şartı

Zararın trafik kazasından doğmuş bulunması gerekir. Karayolları Trafik Kanunu m.3'de "Trafik Kazası: Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan olay" olarak tanımlanmıştır. Kaza, bir zarara sebep olan harici etkenlere bağlı, ani ve istenmeyen olaydır. Haricilik zarar görenin kendi iç etkenleri dışında bir etken tarafından etkilenmesini, anilik ise ansızın birden bire (bir defada) gerçekleşmesini, başlangıcı ve sonunun sabit olmasını ifade eder.

Kaza, bir kişinin vücut bütünlüğünün ihlaline veya bir şeyin zarara uğramasına neden olabilir. Yolcunun motorlu araçta giderken kalp krizi sonucu ölmesi veya bagajdaki eşyanın bozulmasına sebep olan olay bir trafik kazası değildir. Dış etkenler sonucunda zararın meydana gelmesi gerekmektedir. Kişinin bedensel yapısından veya eşyanın yapısından kaynaklanan olaylar "iç" bir olaydır.¹

C.Kazanın Karayolunda Veya Karayolu Sayılan Yerlerde Meydana Gelmesi

KTK m.2 de "bu kanun karayolunda uygulanır" ifadesi yer almaktadır. Bu ifadeden yola çıkarak kusursuz sorumluluk hükümlerinin uygulanabilmesi için trafik kazasının karayolunda gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Ancak kanunda karayolu olmadığı halde karayolu sayılan bazı yerlerde de gerçekleşen trafik kazalarında aynı hükümlerin uygulanması mümkün kılınmıştır.²

¹ Aşçıoğlu, s.46, Eren, s.638.

² Çelikaş, s.45, Karahasan, Sorumluluk, s.937

KTK' nın tanımlar bölümünde karayolu; “trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır” şeklinde açıklanmıştır. Bu tanımdan hareketle karayolu, herkesin kullanımına ve trafiğe açık olan ve bu amaçla yapılmış olan yol, köprü ve alanlardır. Burada önemli olan söz konusu yerin kamu kurumları tarafından bu amaca tahsis edilmiş olması ve kamuya açık olmasıdır. Bu iki şartın varlığı karayolu tanımı için zorunlu unsurlardır.¹ Bunların dışında KTK 85/I uygulanmaz. Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Davacı sigortacı, sigortalı darsede kaza nedeniyle oluşan hasarı sigorta ettirene ödemiş ve sigortalının haklarına kanuni halef olduğu gibi, ibranamede sigortalının haklarını temlik ettiğini bildirmesiyle sigortalının alacaklarına aktif halef de, olmuştur. Mahkemece, davaya konu kazanın karayolunda meydana gelmediği ve yetkililerce kaza tespit tutanağı tutulmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir: 2918 sayılı yasanın 3. maddesi hükmünde, Karayolu, “Trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar” olarak tanımlanmıştır. Davaya konu kaza gümrük sahasında meydana gelmiştir. Bu durum karşısında, kazanın meydana geldiği gümrük sahasının bir alan ve dolayısıyla karayolu sayılamayacağından söz edilemez. Kaza tespit tutanağının yetkililerce tutulmaması tek başına davanın reddi sebebi değildir. Şu halde mahkemece, davacıya sigortalı aracın bir kazaya uğradığı kabul edilerek, tarafların kusur oranları ve davacının talep edebileceği zarar miktarının tespiti ile davalı işletenin bu miktardan sorumlu tutulması gerekirken, yazılı gerekçeyle davanın reddi doğru görülmemiştir...”²

¹ Bolatoğlu, s.34.

² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2003/2746 K.2003/8639 T. 02.10.2003, www.kazanci.com.

Ancak KTK m.2 de karayolu olmadığı halde karayolu sayılan bazı yerlerde de gerçekleşen zararlarda KTK hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu yerler; Karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, tarla, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da 2918 sayılı kanun hükümleri uygulanır denmektedir.¹ Aynı şekilde kanunda sayılan yerlerde ve örneğin iki karayolu arasında deniz ve gölü birbirine bağlamak üzere işleyen, kamuya ait olup motorlu araç nakli için kullanılan araba vapurlarında meydana gelen kazalarda da KTK hükümleri uygulama alanı bulur.²

KTK uyarınca motorlu araçla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunulan yerler, yarış parkurları ve devlete ait araçların görev gereği buldukları güzergâhlar da dolaylı olarak karayolu kabul edilen yerlerdir. Belirtilen bu yerlerde de ilgili kanun maddeleri nedeniyle KTK hükümleri uygulanır.³

Havada, denizde, demiryolunda oluşan zararlarda KTK' nın uygulanması mümkün değildir. Özel mülkiyete tabi olan arazilerde, kamuya açık olmayan yollarda da KTK' nın uygulanması yoktur. Çünkü bu yerler karayolu tanımı ve kavramı içine girmemektedir.⁴

¹Oğuzman/Öz, s.632, Gökcan/Kaymaz, s.69, Bolatoğlu, s.34.

²Oğuzman/Öz, s.633, Bolatoğlu, s.34.

³Gökcan/Kaymaz, s.71.

⁴ Oğuzman/Öz, s.633.

D.Kazaya İşletilme Halindeki Bir Veya Daha Çok Aracın Yol Açması

KTK m.85/I hükmünün uygulanabilmesi için trafik kazasına hareket halindeki bir veya daha fazla aracın yol açmış olması gerekir. İşletilme halinde olmayan bir araca işletilme halinde olan bir aracın çarpması durumunda da söz konusu hüküm uygulanır. Trafik kazasında en az bir tane işletilme halinde araç olması gerekmektedir. Araç işletenin sorumluluğunun dayanağı tehlike sorumluluğu olduğundan dolayı yasa koyucu bu tehlike faktörünü işletilen araçlar için kabul etmiş bulunmaktadır.¹

KTK yönünden aracın işletilmesi, motorunun çalıştırılarak aracın hareket haline alınmasıdır. Motoru çalışır vaziyette olsa da hareket halinde olmayan araçların yol açtığı zararlardan sorumluluk bu hükme tabi değildir. Aracın işletilme halinde olduğunun kabul edilmesi için aracın motorunun çalışır vaziyette olması yeterli değildir. İşletme tehlikesi esas olarak aracın hareket ederek motor gücüne bağlı olarak çalışması nedeniyle ortaya çıkar.

Araç ancak motorunun çalıştırılarak hareket ederken işletilme halinde sayılır ve bu esnada sebep olduğu zararlar tipik tehlike sorumluluğuna yol açar.² Motoru çalışmadığı halde freni boşalarak hareket eden veya insanlar tarafından itilerek hareket eden araçların vermiş olduğu zararlar bu hükme tabi değildir. Bu araçların işletilme halinde olduğu kabul edilemez.³

¹ Kılıçoğlu, s.372.

² Gökcan/Kaymaz, s.73, Bolatoğlu, s.157.

³ Oğuzman/Öz, s.635, Eren, s.660.

İşletenin arzusuyla hareket halinde iken kazanmış olduğu hız nedeniyle durdurulmasına rağmen yokuş aşağı gitmeye devam eden bir aracın işletilme halinde olduğu kabul edilir. Mevcut bir tehlike nedeniyle karayolunda harekete devam etme niyetiyle kısa süreli durmalarda da aracın işletilme halinde olduğunu söyleyebiliriz. Araç hareket halinde olmayıp sadece motoru çalışır vaziyette ise ve bu esnada bir kaza oluşmuş ise işleten bu durumda tehlike sorumluluğu gereğince sorumlu değildir.

Çünkü motorlu taşıtlar için tehlike sorumluluğu ilkesinin kabul edilmesi araçların mevcut motor ile belirli bir hıza gelmeleri veya manevra yapmaları gibi tehlike barındıran durumlarda ortaya çıkar. Aynı şekilde örneğin garajda alçak hızla manevra yapan aracın kazaya sebep olması halinde işletenin sorumluluğu tehlike esasına dayanır.¹

E.Kaza Ve Zarara Motorlu Bir Aracın Neden Olması

Kaza ve zarar bir motorlu araç sebebiyle doğmuş olmalıdır. KTK 3.maddesinde motorlu araç toprak üzerinde/karayolunda makine gücüyle kendi kendine hareket eden taşıt olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım uyarınca motorlu araç makine gücüyle karada hareket eden araçtır. Kendisi dışındaki bir unsur tarafından çekilen ya da hareket edebilen araçlar motorlu araç kapsamına girmez. Bu nedenle bisiklet, at arabası gibi araçlar motorlu araç kapsamına girmez. Yine motorlu bisikletler de KTK m.103 yönünden motorlu araç kavramına girmez. (KTK m.103: Motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir) Ancak motosiklet ve triportör motorlu taşıt olup KTK hükümlerine tabidir. (KTK m.3)²

¹ Eren, s.662, Havutçu/ Gökyayla, s.33.

² Oğuzman/Öz, s.633, Nomer, s.104, Kılıçoğlu, s.372, Çeliktaş, s.34.

Römorklar ve yedekte çekilen motorlu araçlar, kendi itici güçleri ile hareket etmediklerinden motorlu araç sayılmayıp, bunların sebep oldukları zararlardan KTK

m.102 uyarınca çeken aracın işleteni işletilme halindeki sorumluluk hükümlerine göre sorumlu olur.(KTK m.102: Bir römorkun veya yarı römorkun veya çekilen bir aracın sebep olduğu zarardan dolayı, çekicinin işleteni, motorlu aracı işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulur. Çekilen araçla ilgili olarak sorumluluk genel hükümlere tabidir).¹ Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Karayolları Trafik Kanununun 102. maddesi gereği bir römorkun ... veya çekilen aracın sebep olduğu zarardan dolayı çekicinin işleteni motorlu aracın işleteninin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulur. Kanunun bu açık hükmü karşısında davalı R... Taşımacılık ve Lojistik Ticaret AŞ. hakkındaki davanın reddine karar vermek gerekirken yazılı olduğu biçimde tazminata hükmedilmesi doğru değildir. Hükmün açıklanan nedenle bozulması gerekir...”²

Kanun uyarınca, askeri araçlar da aynı hükümlere tabidir. Askeri araçlarında tehlike potansiyeli taşınması ve özel araçlarla aynı trafik kurallarına tabi olması nedeniyle kendileri için özel bir durum kabul edilmemiştir.³

Bir aracın KTK anlamında motorlu araç olarak kabul edilebilmesi için karaya bağımlı olması gerekmektedir. Bu unsur motorlu aracı hava ve deniz araçlarından ayırt eder.⁴

¹ Oğuzman/Öz, s.633, Çelikleş, s.36.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2005/8777 K. 2005/8391 T. 13.9.2005, www.kazanci.com.

³ Aşçıoğlu, s.44.

⁴ Kılıçoğlu, s.372, Bolatoğlu, s.39.

F.Uygun İlliyet Bağı Bulunması Şartı

İlliyet bağı, zararlar fiil arasındaki bağlantı demektir. Fiil olmadan zararın meydana gelmeyeceğinin mutlak olarak kabul edilmesi halinde illiyet bağı vardır. İlliyet bağının varlığı mantık kurallarına göre belirlenir. Zararlar fiil arasında uygun illiyet bağı bulunduğunu kabul edebilmek için hayat tecrübelerine göre olayların normal akışında fiilin bu zararı meydana getirmeye elverişli olduğu sonucuna varılması gerekir. Önemli olan failin bu sonucu öngörebilmesi değil fiilin o zararı meydana getirebileceğinin kabul edilebilmesidir. Olayların normal akışına göre, zararın meydana gelme ihtimalini hâkim, hayat tecrübesi olan tarafsız bir kişi olarak takdir etmelidir. Uzmanlığı gerektiren konularda bilirkişiye başvurulur.¹ KTK uyarınca kusursuz sorumluluk hükümlerinin uygulanabilmesi için zararlar motorlu aracın yarattığı tehlike arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Ancak illiyet bağının var olduğu durumlarda işleteni kusursuz olarak sorumlu tutabiliriz. Uygun illiyet bağı bulunduğunu mağdur ispatla yükümlüdür. Mağdur bu yükümlülüğünü olayların normal cereyanına göre, gerçekleşen trafik kazasının iddia edilen zarara yol açabileceğinin ispatı ile yerine getirilebilir.²

¹ Tandoğan, Mesuliyet, s.71, 72, Tekinay, s.573, Eren, s.62. Trafik Kazalarına El Koyma Ve Bilirkişilik konusundaki KTK m. 83 hükmü şöyledir: - Trafik Kazalarına; A) Adli Yönden gereği yapılmak üzere mahalli genel zabıtaca, b) Kazanın oluş nedenlerini, iz ve delillerini belirleyerek trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek üzere de trafik zabıtasınca el konulur. Trafik zabıtasının görevli olmadığı veya bulunmadığı karayollarında meydana gelen kazalarda trafik kaza tespit. ...tutanağı mahalli genel zabıtaca düzenlenir ve bir örneği o yerin trafik zabıtasına gönderilir. Karayollarında meydana gelen ve yalnız maddi hasarla sonuçlanan trafik kazalarında tarafların anlaşması halinde ve fiil başka bir suç oluşturuyorsa adli kovuşturma yapılmaz ve Türk Ceza Kanununun 565 inci maddesi hükmü uygulanmaz. Trafik kazalarında yolun trafiğe kapandığı hallerde; trafik zabıtası veya genel zabıta; iz ve delilleri kaybolmayacak şekilde işaretledikten ve gerekli işlemleri yaptıktan sonra, karayolunu trafiğe açmaya yetkilidir. Karayolunun trafiğe kapanmasına ölümlü ve hayati tehlike yaratan yaralanmalı kazalar neden olmuş ve bu kaza can, mal ve trafik güvenliğini etkiliyor ve başka bir yoldan geçiş verilemiyorsa Cumhuriyet savcısının gecikeceğinin anlaşılması halinde, gerekli işaretlemeler yapılarak araç ve ölümler kenara alınarak durum bir tutanakla tespit edildikten sonra yol trafiğe açılır. Trafik zabıtası, usul kanunlarına göre görevlendirilirse, trafik kazalarında bilirkişilik yapar. Trafik kazaları, kaza tahkik memurluğu, bilirkişilik ve bunlarda aranacak şartlar ile diğer esaslar yönetmelikte gösterilir.

² Oğuzman/Öz, s.636, Uygun İlliyet Bağı Konusunda Geniş Bilgi İçin bkz. Fikret Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975.

Zararın, motorlu aracın işletilmesinin uygun sebep ve sonucu olması gerekmektedir. Ancak bu durumda sorumluluk söz konusu olabilir. Ancak uygun illiyet bağının tespiti her zaman kolay olamayabilir. Özellikle zararın birden çok sebebi bulunabilir. Zararı doğuran olayın birden çok sebebi var ise dolaylı illiyet bağı nazara alınarak zararı doğrudan oluşturan sebepler göz önüne alınmalıdır.¹ Motorlu araçların neden olduğu zararlarda uygun illiyet bağının varlığı değerlendirilirken motorlu araç işletilmesinin yarattığı özel durum ve tehlikelerin göz önüne alınması gerekir. Motorlu aracın ışığı, gürültüsü ve aniden görünmesi insan ve hayvanların davranışlarını dolaylı olarak etkileyerek onlarda şok, korku, heyecan ve fiziki dengesizlikler yaratabilir.

Somut olay içinde bu veya benzer olguların gerçekleşmesi, var olan tehlikelilik oranını arttıracığından, dolaylı gibi görünen durum, gerçekleşen zararlı sonucun sebebi sayılabilir ve araç işleten dolaylı olarak karıştığı olay içinde gerçekleşen zararlı sonuçtan dolayı sorumlu tutulabilir.

Bu nedenle uygun illiyet için zarar gören kişi ve şeyle motorlu aracın doğrudan ve fiziki bir temasının gerçekleşmiş olması zorunlu değildir. Örneğin, aracını kaldırıma park etmiş olan işleten caddede yürümeye zorlanmış olan kişiye başka bir aracın çarpmasıyla gerçekleşen zarardan sorumlu olur.²

Trafik kazası sonucunda ortaya çıkan zararlar, aracın işletilmesi veya işletenin veya adamlarının kusuru ya da araçtaki bozukluk veya yardım fiili, birbirinin uygun sebep ve sonucu değilse, somut olayda sorumluluğu kuran uygun illiyet bağı mevcut olmadığından, işletenin sorumluluğundan söz edemeyiz.³

¹ Aşçıoğlu, s.48, Eren, s.643, Çeliksa, s.88.

² Aşçıoğlu, s.51.

³ Çeliksa, s.88.

II.İŞLETİLME HALİNDE OLMAYAN ARAÇLARDA SORUMLULUK

1.Genel Olarak

KTK m.85/III uyarınca “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”.

Bu hüküm uyarınca işletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasında işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun varlığını veya araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilemiş olduğunu ispat etmesi gerekir.

İşletilme halinde olmayan motorlu araçların vermiş oldukları zararlar nedeniyle sadece araç işleten sorumlu olup, teşebbüs sahibinin sorumluluğu bulunmamaktadır. İşletenin, işletilme halinde olmayan araçların vermiş oldukları zararlar nedeniyle sorumluluğu ikincil bir sorumluluk çeşididir. Bu sorumluluk ancak işletme halindeki araçların vermiş oldukları zararlar nedeniyle ortaya çıkan tehlike sorumluluğu uygulanmadığı zamanlarda ortaya çıkar.¹

¹ Eren, s.663, Çelikaş, s.21, Bolatoğlu, s.175, Hatemi, s.88.

KTK yönünden işletilme halinde olan araçların vermiş oldukları zararlardan dolayı kusursuz sorumluluk hükümleri benimsenmiştir. İşletilme halinde olan araçlar bünyelerinde tehlike faktörünü barındırırlar ve zarar verme oranları yüksektir. Kanun koyucu bunu göz önüne alarak kusursuz sorumluluk ilkesini işletilen araçlar yönünden kabul etmiştir. Ancak işletilme halinde olmayan araçlar için işletenin kusurlu bir davranışıyla başkasına zarar vermesi gerekmektedir. Burada kusur sorumluluğu ilkesi kabul edilmiştir. Bu nedenle işletilme halinde olmayan araçlar yönünden sebep sorumluluğu ilkesi uygulama alanı bulamaz.¹

İşletilme halinde olmayan araçlar yönünden ise kanun koyucu genel kuralların uygulanması yerine KTK m.85/III de bir düzenleme yaparak kusursuz sorumluluk ilkesini kabul etmemiştir. İşletilme halinde olmayan araçlar tehlike sorumluluğu esasına tabi değildir.²

Bu nedenle kanun koyucu işletilme halinde olmayan araçların yol açmış olduğu trafik kazaları sonucunda meydana gelen zararlar yönünden işletenin sorumlu olabilmesi için, işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurunun varlığı veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunun kanıtlanması gerekir.³

İşletenin buradaki sorumluluğu tehlike sorumluluğuna göre daha hafif olan bir çeşit “olağan sebep” sorumluluğudur. Borçlar Kanunu m. 55, 56, 58; olduğu gibi burada da kusursuz sorumluluk kuralı getirilmiştir.⁴

¹ Bolatoğlu, s.22.

² Çeliksaş, s.22.

³ Aras, s.556, Hatemi, s.88.

⁴ Borçlar Kanunu m.56 maddesinde Hayvanlar Tarafından Yapılan Zarardan Mesuliyet düzenlenmiştir: Bir hayvan tarafından yapılan zararı o hayvan kimin idaresinde ise o kimse hal ve maslahatın icabettiği bütün dikkat ve itinaı yaptığını yahut bu dikkat ve itina da bulunmuş olsa bile zararın vukuuna mani olamayacağını ispat etmedikçe tazmine mecburdur. Borçlar Kanunu m.58 Bina Ve Diğer Şeylerde Mesuliyet: Bir bina veya imal olunan herhangi bir şeyin maliki, o şeyin fena yapılmasından yahut muhafazadaki kusurundan dolayı mesul olur. Bu cihetten dolayı kendisine karşı mesul olan şahıslar aleyhindeki rücu hakkı mahfuzdur.

İşletenin kusurunun bir sorumluluk sebebi olarak gösterilmesi veya kusurun ve araçtaki bozukluğun kanıtlanmasının zarar görene bırakılması kusur sorumluluğunun kabul edildiği anlamına gelmez.¹

Adam çalıştıran, çalışanını seçerken, işiyle ilgili talimat verirken, gözetim ve denetimde bulunurken, zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse, sorumlu olmaz. Bir işletmede adam çalıştıran, işletmenin çalışma düzeninin zararın doğmasını önlemeye elverişli olduğunu ispat etmedikçe, o işletmenin faaliyetleri dolayısıyla sebep olunan zararı gidermekle yükümlüdür. Adam çalıştıran, ödediği tazminat için, zarar veren çalışana, ancak onun bizzat sorumlu olduğu ölçüde rücu hakkına sahiptir.

Park edilen araçlarla yolda durdurulan araçlar, işletilme halinde değildir. Bu gibi durumlarda oluşan zararlar KTK m. 85/III hükmüne tabidir. Fakat araç trafik akımı içinde park edilmiş veya durdurulmuş ise hareket halinde olmasa bile, işletme halindedir. Yol kenarında motoru çalışır durumda park edilen veya durdurulan araçlar işletme halinde sayılmamaktadır. Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: "...Dava konusu olayda davalı tarafından saat 20 dolaylarında evin önüne aracın park edildiği, gece yarısı saat 03.00 te araçta yangın çıktığı anlaşılmaktadır. Uzman bilirkişinin raporuna göre ise, yangın çıkmasında davalıya yükletilebilecek bir kusurun varlığı kabul edilmiş değildir. Davacı sigortacı ise bu hususu başka delil göstererek kanıtlayamamıştır. O halde park halindeki davalı aracının yanması ve davacı sigortalı araca yangının sirayet etmesinde davalı araç malikinin kusurlu olduğunun veya araçtaki bozukluğun buna sebep olduğu kanıtlanamadığına göre, davanın reddine karar verilmelidir..."²

¹ Aşçıoğlu, Sorunlar, s.199.

² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.1997/2949 K.1997//2548 T.13.5.1997, www.kazanci.com.

KTK m.85/III uyarınca üç tür sorumluluk hali düzenlenmiştir. Bunlardan ilki işletenin sorumluluğudur. İşletilme halinde olmayan araçlarda işleten eylemlerinden dolayı kusuru oranında sorumludur. Yani burada kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir.

İkinci sorumluluk hali ise işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilere ilişkin sorumluluğudur. Burada olağan sebep sorumluluğu ilkesi vardır. Kusur sorumluluğundan bahsedemeyiz. Bu hükmün BK m.55 adam çalıştırmanın sorumluluğundan farkı kurtuluş kanıtı getirilerek sorumluluktan kurtulmanın mümkün olmamasıdır.

Üçüncü sorumluluk hali ise araçtaki bozukluğun yol açtığı zararlar nedeniyle işletenin sorumluluğudur. Ancak burada önemli olan araçtaki bozukluğun işletenin kusuruna dayalı olmaması gerektiğidir. Eğer ki araçtaki bozukluğa işleten kendi kusuruyla sebep olmuş ise burada kusur sorumluluğu söz konusu olur. Eğer araçtaki bozukluk, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuruna dayanıyorsa, yine işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru öne geçer.¹

KTK 85/3 maddesine göre, işletilme 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 neden olduğunu ispat etmesi gerekir. Başka bir deyişle işletilme halinde olmayan bir aracın işleteni ancak, kusurun varlığı veya araçtaki bir bozukluğun kazaya sebebiyet verdiği hallerde sorumlu tutulabilir.

¹ Aras, s.558, Bolatoğlu, s.24.

Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Dava dosyası içindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve park halindeki aracın, içinde sürücüsü olmaksızın kayarak kazaya neden olması halinin, aracın kurallara uygun park edilmemesine dayalı olarak işletilme halinde sayılmasının tabi bulunmasına göre, davalılardan sigorta vekilinin aşağıdaki bentlerin kapsamı dışında kalan diğer temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir...”¹

2.Şartları

A.Zarar

KTK m.85/III uyarınca sorumluluktan bahsedebilmek için öncelikli olarak bir zararın mevcut olması gerekir. Buradaki zarar kişiye veya eşyaya ilişkin bir zarar olabilir. Buradaki zararın muhakkak bir trafik kazasından doğması gerekmektedir.

B.İşletilme Halinde Olmayan Motorlu Araç

İşletilme halinde olmayan bir aracın vermiş olduğu zarar nedeniyle KTK m.85/III uyarınca sorumluluktan bahsedebilmek için muhakkak olayda bir motorlu aracın bulunması gerekir. Zarara “motorlu bir araç” neden olmalıdır. Motorlu aracın ise o esnada işletilme halinde olmaması gerekir.

¹ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi E.2006/200k.2006//2134 T. 02.03.2006, www.kazanci.com.

Örneğin park edilmiş olan araçlar işletilme halinde değildir. Bu nedenle bu araçların bir zarara sebebiyet vermesi halinde KTK md.85/III uygulama alanı bulur. Çünkü burada duran bir motorlu araçla motorsuz herhangi bir aracın tehlike potansiyeli aynı durumdadır. Ancak aracın trafik akımı içinde durdurulmuş veya park edilmiş olması halinde motorlu aracın işletilme halinde olduğu kabul edilir.¹

C.Uygun İlliyet Bağı

KTK m.85/III hükmünün uygulanabilmesi için oluşan zarar ile işletilme halinde olmayan araç arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir.²

D.Kazaya İşleten Veya Yardımcılarının Kusurunun Sebep Olması Hali

Kazaya ve oluşan zarara işleten kendi kusuru ile sebep olmuşsa bu madde hükmünce zarar görenlere karşı mesuldür. Burada kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir. İşletenin kusuru ile kaza arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir.³

¹ Eren, s.662, Çelikleş, s.51, Bolatoğlu, s.177.

² Çelikleş, s.51.

³ Gökcan/Kaymaz, s.126.

Ancak kaza ve zarar işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler yani örneğin aracın sürücüsü veya aracın işletilmesi ve kullanılması kendilerine bırakılan diğer kişiler sebep olmuş ise işleten bu kişilerin kusurlarından dolayı da sorumludur. Bu halde sorumluluğun esası, olağan sebep sorumluluğudur. Ancak burada işleme kurtuluş kanıtı getirme imkanı tanınmamıştır. Yani işleten yardımcı kişilerin seçiminde ve onlara talimat vermede kusursuz olduğunu ispatlarsa dahi KTK md.85/III uyarınca sorumlu olmaya devam eder.¹

E.Kazaya Araçtaki Bir Teknik Arızanın Neden Olması

Kazaya ve oluşan zarara araçtaki bir beklenmedik hal sebep olmuş ise işleten kendi kusuru olmasa dahi yine de zarar görenlere karşı sorumludur. Araçtaki teknik arızaya işletenin sebep olması durumu değiştirmez.

İşletme ve trafik güvenliği açısından elverişli şekilde üretilmemiş olmak ya da donanım ve mekanik aksamının çalışmaması halleri araçtaki teknik arızayı ifade etmektedir.²

Motorlu araçlarda görülen teknik arıza hallerine, lastik patlaması, ışık donanımının çalışmaması, frenin görev yapmaması örnek gösterilebilir. Aracın trafiğe çıkmasından önce trafik muayenesinin yapılması, trafiğe çıkış izninin verilmesi, işleteni sorumluluktan kurtarmaz. Araçtaki teknik arıza, imalat hatası olabileceği gibi, sonradan kullanılma ve aşınma nedeniyle de meydana gelebilir.³

¹Eren, s.666, Çeliktaş, s.52.

² Eren, s.666, Çeliktaş, s.52.

³ Bolatoğlu, s.179.

İşletenin aracın teknik arızasının bulunmasında kusurunun bulunup bulunmaması önemli değildir. Ancak üçüncü kişilerin kasten aracı bozması ve kazanın bu sebeple oluşması durumunda, işleten üçüncü kişinin ağır kusuru sebebiyle sorumluluktan kurtulma imkânına sahiptir. Ancak üçüncü kişi aracı bozmakla birlikte bunu kasten ve kusurlu olarak yapmamışsa işleten aynı şekilde sorumlu kalmaya devam eder.¹

Kanun koyucu aracın teknik arızasının olmadığını ve işleten ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin bir kusurunun bulunmadığını ispat görevini zarar görene yüklemiştir. Bu yönden zarar görenin durumunun ağırlaştırılarak işletene modern ve teknik gelişmelere aykırı olarak bir ayrıcalık tanındığını söyleyebiliriz.²

III.KAZADA YARDIM EDENLERİN ZARARLARINDAN SORUMLULUK

KTk m.85/IV: “İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, hâkimin takdirine göre kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir.

Ancak, bu durumda işletici teşebbüs sahibinin sorumlu kılınabilmesi için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yahut kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir” burada hakkaniyet düşüncesine bağlı bir sebep sorumluluğu olduğunu söyleyebiliriz.³

¹ Eren, s.666, Gökcan/Kaymaz, s.127.

² Eren, s.667.

³ Oğuzman/Öz, s.650, Çelikaş, s.22, Gökcan, s.133, Bolatoğlu, s.180.

KTk m.85/IV de kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı zarar gören yardım edenlerin haklarını korumak için bir hüküm getirilmiştir. Bu hüküm uyarınca işletenin veya araç işleticisi teşebbüs sahibinin sorumlu tutulabilmesi için kazadan ya kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara veya kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekmektedir.¹

KTk m.85/IV hükmü işletilme halinde olan veya olmayan araçların meydana getirmiş olduğu kaza sonucu yapılan yardım çalışmaları nedeniyle doğmuş olan zararlar da uygulanması mümkündür.

Bu hükmün genel amacı bir haksız fiil sorumluluğundan çok, vekletsiz iş görmenin özel bir tipinde işi görülenin yükümlülüğü söz konusudur.² Kanun, işletenin ve teşebbüs sahibinin kazadan sorumlu olması halinde yardıma gelerek bu zararı sınırlandırmaya çalışan kişilerin bu yardım çalışmaları nedeniyle uğradıkları zararların hakkaniyet çerçevesinde giderilmesini ngrmştir. Yardımda bulunma kendiliğinden yapılmış olabileceği gibi talep üzerine de yapılmış olabilir.³

¹Ođuzman/z, s.650, eliktaş, s.23, Bolatoğlu, s.180.

² BK m. 411 de vekaletsiz iş görme hükme bağlanmıştır: - “Başkası namına tasarrufta bulunan kimse her türlü ihmal ve ihtiyatsızlıktan mesuldür.şu kadarki o kimse, iş sahibinin maruz bulunduğu zararı bertaraf etmek için yapmış ise, mesuliyeti tahfif olunur.İş sahibinin sarahaten veya delaleten men'i var iken o kimse, bu işi yapmış ve sahibinin men'ide kanuna ve adaba muhalif bulunmamış ise kazadan dahi mesul olur. Meğerki o kimse, müdahalesi olmasa bile kazanın vukua geleceğini ispat etsin”.

³Ođuzman/z, s.650, 651, Eren, s.668.

Uğranılan zarar yardım çalışmaları sırasında meydana gelmiş olabileceği gibi, yardım sebebiyle de meydana gelmiş olabilir. Yanan bir otomobili söndürmeye çalışan kimsenin elinin yanması, trafik kazasında yararlananı hastaneye götüren kimsenin arabasının koltuklarının kanlanması örnek olarak gösterilebilir. KTK'daki bu özel hüküm uyarınca, talep edilebilecek zararlar trafik kazasında yapılan yardım ile arasında uygun illiyet bağı olan zararlardır.¹

Bir trafik kazasında bir kimse yardım çalışmasında bulunmuş olmalıdır. Trafik kazasına, yardımdan yararlanan işletenin aracı katılmış olmalıdır. Yardım eden yardım çalışmalarından dolayı bir zarara uğramış olmalıdır.²

Kanun koyucu bu madde de işleten ile teşebbüs sahibi arasında bir fark öngörmüştür. Buna göre, teşebbüs sahibinin bu madde uyarınca sorumlu olabilmesi için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara veya kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılmış olması gerekmektedir.³

Trafik kazasından sorumlu olduğu takdirde, işleten, kendisine veya araçtaki yolculara yapılan yardım fiilinin sebep olduğu zararlardan sorumlu olduğu gibi, üçüncü kişilere yapılan yardımların sebep olduğu zararlardan da sorumludur. Örneğin zarardan sorumlu olan işletenin arpıtđı bir yayanın kurtarılması esnasında yardım edenin uğradığı kişiye veya şeye ilişkin zararlardan işleten sorumludur. Buna karşılık işleten kazadan sorumlu değilse, zararı, ancak yardım fiilinin kendisine veya araçtaki yolculara yapılması halinde tazmin etmek zorundadır.⁴

¹ Oğuzman/Öz, s.651.

² Oğuzman/Öz, s.652.

³ Eren, s.668.

⁴ Bolatoğlu, s.181.

IV.İŞLETENİN, ARACIN SÜRÜCÜSÜ VEYA YARDIMCI KİŞİLERİN KUSURLARINDAN DOLAYI SORUMLULUĞU

KTK m.85/V: “işleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur” demektedir. Yardımcı kişiler kavramı kavramlar bölümünde açıklanmıştır. Bu madde ile yardımcı kişilerin fiilleri dolayısıyla işletenin ve teşebbüs sahibinin sorumluluğu kabul edilmiştir. Burada olağan sebep sorumluluğunun bir göstergesi mevcuttur. Zarar görenlerin haklarının en iyi şekilde korunması amacıyla işletenin sorumluluğu kabul edilmiştir. İşleten, yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur. Bir kişinin yardımcı kişi sayılabilmesi için işletenin emrinde olması şart değildir. Örneğin, bir araç anayola çıkarken gel gel işareti veren bir şahıs da aracın kullanılmasına katılan bir yardımcıdır. Aracın kullanılmasına katkı sağlamayan örneğin, hamallar KTK md. 86/3 kapsamına girmezler.¹ Sürücünün sorumluluğu ile ilgili verilmiş olan bir karar şu şekildedir: “...Davacı, ceza davasında dava dışı sürücü Mustafa K. hakkında Ceza davası sırasında şikâyetçi olmadığını bildirmiş ayrıca, tazminat isteminde de bulunmamıştır. Sürücü hakkında şikâyetçi olmayan ve onun hakkında tazminat isteminde bulunmayan davacının, aracının işleteni olan davalılardan Turgut Profil A.Ş. hakkında işleten sıfatıyla dava açarak tazminat isteminde bulunmasına yasal olanak bulunmamaktadır. Açıklanan nedenlerle, Davalılardan Turgut Profil A.Ş. hakkındaki davanın bu nedenle reddedilmemiş olması usul ve yasaya uygun düşmediğinden kararın bozulması gerekmiştir...”²

¹ Oğuzman/Öz, s.638, Gökcan/Kaymaz, s.135.

² Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E.2008/9420 K.2009/4899 T. 2.4.2009, www.kazanci.com.

V.GENEL HÜKÜMLERE TABİ TUTULAN SORUMLULUKLAR

A.Trafik kazalarında manevi tazminat, KTK madde 90 - Maddi tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevi tazminat konularında Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır.

B.Motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin sorumluluğu, KTK madde 103: Motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir.

C.Yaralanan veya ölen kişi hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç yaralanan veya ölen kişiye karşılıksız olarak verilmiş ise işletenin ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu, KTK madde 87: Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.

D.Trafik kazasında zarar gören motorlu araç işleteninin ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin malike karşı sorumluluğu, KTK madde 89: Birden çok motorlu aracın katıldığı bir kazada işletenlerden biri bedensel bir zarara uğrarsa, özel durumlar ve özellikle işletme tehlikeleri başka türlü paylaştırmayı haklı göstermedikçe, kazaya katılan araçların işletenleri ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kendilerine düşen kusur oranında, zararı gidermekle yükümlüdürler.

E.Bir motorlu aracın çalınmış veya gasp edilmiş olduğunu bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, KTK madde 107/II: Aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.

F.Trafik kazasında zarar görenin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınan eşyanın uğradığı zararlardan sorumluluk, KTK madde 87/II: Zarar görenin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınan eşyanın uğradığı zararlardan dolayı işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu da genel hükümlere tabidir.

G.Karayolunda çekilen bir aracın uğradığı zarardan çekicinin sorumluluğu, KTK madde 102: Bir römorkun veya yarı römorkun veya çekilen bir aracın sebep olduğu zarardan dolayı, çekicinin işleteni, motorlu aracı işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulur. Çekilen araçla ilgili olarak sorumluluk genel hükümlere tabidir.

H.Bir yarışta, yarışçıların veya onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacakları zararlarla, gösteride kullanılan araçların uğradıkları zarardan sorumluluk. KTK madde 105/II: Yarışçıların veya onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacakları zararlarla, gösteride kullanılan araçların uğradıkları zararlardan dolayı sorumluluk genel hükümlere tabidir.¹

VI.İŞLETENİN SORUMLULUKTAN KURTULMASI

1.Genel Olarak

KTK m.86 uyarınca “İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.

¹ Oğuzman/Öz, s.653,654, Aras, s.532, 533.

Sorumluluktan kurtulamayan işleyen veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hâkim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir”. KTK m.86 uyarınca işleyen sorumluluktan kurtulma imkânı mevcuttur. Ancak bunun için bir takım şartların ispatlanması gerekmektedir.

Karayolları Trafik Kanununda düzenlenmiş olan kusursuz sorumluluğun tehlike esasına dayanması nedeniyle sorumluluktan kurtulma şartları zorlaştırılmıştır. İşleyen veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, ancak kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.¹

Bunlardan ilki olarak, işleyen kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kazanın ve zararın oluşumunda herhangi bir kusurlarının olmadığı ve aynı zamanda araçtaki bir bozukluğun kazayı ve zararı etkilemediğini ispat etmek zorundadır. Bu iki şart ispat edildikten sonra işleyen kazanın bir mücbir sebepten veya zarar gören ya da üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat etmelidir. İşleyen birinci gruptaki hususların tamamını ve ikinci gruptaki hususlardan ise yalnız birini ispat etmelidir. Bu hususları ileri sürmek ve ispat etmek yükümlülüğü işletene yüklenmiştir.

¹ Nomer, s.136, Hatemi, s.88.

KTK uyarınca işletenin sorumluluğu bir tehlike sorumluluğu olarak öngörölmüş olduğundan dolayı işleten kazanın doğumunda kusurunun olmadığı ve zarara araçtaki bir bozukluğunda yol açmadığını ispat etse dahi yine sorumluluktan kurtulamaz. İşleten aynı zamanda olayda illiyet bağıını kesen bir mücbir sebep veya zarar gören veya üçüncü kişinin ağır kusuru olduğunu da ispatlamak zorundadır. Maddeden açıkça anlaşılacağı üzere sorumluluktan kurtuluş sebepleri oldukça ağır şartlara tabi kılınmıştır.¹

2.Sorumluluktan Kurtulma Şartları

A.Zararın Doğumunda Kusurun Bulunmadığını Ve Araçtaki Bozukluğun Etkili Olmadığını Kanıtlama

a.Kusursuzluk

İşleten, kendisi ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin trafik kurallarına uyduklarını, örneğın her türlü uyarıcı işarete riayet ettiklerini, hız sınırını aşmadıklarını, yolun kendilerine ait şeridinde yol aldıklarını, kazanın ve zararın oluşumunda herhangi bir kusurlarının olmadığını ispat etmek zorundadırlar.

¹ Oğuzman/Öz, s.637, Kılıçoğlu, s.384, Eren, s.669, Bolatoğlu, s.184.

İşleten sadece eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin zararın meydana gelmesinde kusurlu olmadıklarını kanıtlaması yeterli olmayıp, aracı bu kişilere bırakmada ve talimat vermede de kusurlu olmadığını ispat etmelidir. Karayolları Trafik Kanunu, araç kullanabilmenin, bir aracı trafiğe çıkarabilmenin ve araç kullanırken uyulması gerekli diğer bütün kuralların neler olduğunu madde 46 vd. hükümlerinde belirtmiştir. İşletenin kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin trafik kurallarına uyduklarını, her türlü uyarıcı işareti tam verdiklerini, hız sınırını aşmadıklarını, yolun kendilerine ait şeridinde seyrettiklerini ispat etmesi gerekir. Kusurun var olduğu durumlarda kurtuluş kanıtı getirme imkanı bulunmamaktadır.¹

İşleten, meydana gelmiş olan trafik kazasında ve oluşan zararda kendisi ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuzluklarını ispat edememişse kusurlu sayılacak ve böylece KTK m.86 da kurtuluş kanıtı getirme imkânından yararlanamayacaktır.² İşleten, motorlu aracın işletilmesinden dolayı daha önceki bölümlerde açıklandığı üzere kusursuz olarak sorumludur. İşleten her ne kadar kusursuz olarak sorumlu olsa da olayda, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru onun ek kusurunu oluşturur. İşletenin sorumluluktan kurtuluş nedenleri ileri sürebilmesi için özellikle ne kendisinin ve ne de eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin olayda kusuru bulunmadığını ispat etmesi gerekmektedir. Bu konuda kusurun ağır veya hafif olması etkili değildir. Hafif kusur halinde dahi kurtuluş kanıtı getirme imkanı mevcut değildir.

¹ Ramazan Tunç, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği Ve İşletene Tanınan Genel Kurtuluş Kanıtı, Yargıtay Dergisi, Ocak-Nisan 1992, Cilt:18, Sayı:1-2, Sayfa: 169-185, s.170, 171, Kılıçoğlu, s.385, Eren, s.670, Bolatoğlu, s.185.

² Gökcan/Kaymaz, s.139.

b.Araçtaki Bozukluk

KTK m.86 uyarınca işleyen kurtuluş kanıtından yararlanabilmek için araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilemediğini ispat etmek zorundadır. Bir anlamda aracın bozuk olduğu karine olarak kabul edilmiştir. Motorlu aracın işletilmesi sonucu doğan kazada araçtaki bir bozukluk etkili olmuş ise olayda bir mücbir sebep olsa bile işletenin sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.¹ Bu durum, ceza davasında beraat sebebi olabilir ancak hukukta tazminattan kurtulmak için bir sebep olamaz.

KTK m.86/I de karine olarak aracın bozuk olduğu kabul edilmiş ve bu şekilde hüküm düzenlenmiştir. Bu karinenin aksi ispatlanırken, işleyen aracın tümünün bozuk olmadığını ispatlaması beklenmemektedir. Sadece kazada rol oynayabilecek olan araç kısımlarının düzgün çalıştığını ve herhangi bir problem yaratacak hususun var olmadığını ispat etmesi gerekmektedir. Araçtaki bozukluğun sebebi ve kaynağı önemli değildir.²

Ancak araçtaki bozukluk zarar görenin veya üçüncü bir kişinin ağır kusurundan ileri gelmişse işleyen sorumlu tutulamaz. Fakat aracın sürücüsü ile işletilmesine katılan diğer kişiler üçüncü kişi sayılmadıklarından onların aracın bozukluğundaki kusurunun varlığı halinde işletenin sorumluluğu devam eder. Zira işleyen bu kişilerin kusurlarından dolayı kendi kusuru gibi sorumludur.³

¹ Kılıçoğlu, s.385, Bolatoğlu, s.186.

² Çelikleş, s.96, Bolatoğlu, s.186.

³ Tunç, s.176, Aşçıoğlu, s.59, 60, Kılıçoğlu, s.385, Eren, s.671, Bolatoğlu, s.187.

Araçtaki bozukluğun sebebi ve kaynağı önemli değildir. Ancak işletenin sorumlu tutulabilmesi için araçtaki bozukluğun zarar görenin veya üçüncü bir kişinin kusuruna dayanmaması gerekir. Aksi takdirde işleteni aracın bozukluğu sebebiyle sorumlu tutmak mümkün değildir. Ancak araçtaki imalat bozukluklarından işleten sorumlu olmaya devam eder. Bu husus işletenin kusursuz sorumluluğunun da bir sonucudur. Aracın bozuk olmadığını ispat görevi, işleten ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibine yüklenmiştir.¹ Yargıtay araç bozukluğunun sorumluluk açısından önemine ilişkin şöyle bir karar vermiş bulunmaktadır: "...Aks kırılması gibi teknik arıza işletenin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz ve kaçınılmazlık (hakkaniyet) indirimini gerektirmez. Somut olayda davalı hem sürücü hem de malik olduğuna göre davanın çözümünde uygulanacak yasa kuralları 2918 sayılı KTK' nın 3.maddesinde tanımlanan işletenin sorumluluğunu düzenleyen 85/1. maddesidir. Kural olarak motorlu aracın işletilmesinden doğan her türlü zarardan sorumlu olunacağı ilkesi getirilirken objektif sorumluluğu ağırlaştırıcı tehlike sorumluluğu kabul edilmiştir. Bu nedendir ki işleten, araçtaki bozukluğun sonucuna katlanmak zorundadır. Araçtaki bozukluk kazayı ve zararı etkilemiş olsa dahi, aynı yasanın 86/1. maddesine göre kurtuluş nedenlerinden yararlanamaz. Hatta yasanın kaçınılmazlık (hakkaniyet) indirimini yasakladığı durum ve olaylarda sınırlamaya dahi gidilemez. Bu gibi olaylarda kaçınılmazlığın sorumluluğu daraltma işlevi yoktur. Karayolları Trafik Kanunu'nun 86.maddesi hükmü kaçınılmazlığı sorumluluktan kurtuluş nedeni olarak düzenlememiş, özellikle araçtaki her türlü bozukluklardan tam sorumlu olma kuralını koymuştur. Esasen bu sonuç, tehlike sorumluluğunun doğal sonucudur..."²

¹ Kılıçoğlu, s.385, Eren, s.671.

² Yargıtay 19. Hukuk Dairesi E. 1995/1995 K.1995/9011 T. 30.10.1995, www.kazanci.com.

Türkiye’ de araçtaki bir bozukluk sonucu olan trafik kazaları yaya ve sürücü kusuru oluşan kazalara göre oldukça azdır. Karayolları Genel Müdürlüğü’ nün istatistiklerinde teknik arıza nedeni ile oluşan kazalar bütün kazaların en çok % 5 i civarındadır. Ancak teknik arıza sonucu oluşan zararların diğer türlere göre çok daha zarar verici olduğu ortaya çıkmıştır.¹

B.İlliyet Bağını Kesen Sebeplerden Birini Kanıtlama

a.Mücbir Sebep

KTK m.86 uyarınca işletenin sorumluluktan kurtulması için ilk imkân olaya bir mücbir sebebin yol açtığını bu nedenle araç ile zarar arasındaki illiyet bağının kesildiğini ispat etmektir. Mücbir sebep; araç işletenin işletmesi dışında meydana gelen, genel bir davranış kuralının mutlak ve kaçınılmaz bir şekilde ihlaline yol açan, öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağanüstü bir olaydır.

Mücbir sebep olarak kabul edilen olayın mutlaka işletenin aracı dışında oluşan bir olay olması gerekir. Umulmayan olaylar (beklenmedik hal) mücbir sebep sayılmazlar. Bütün tedbirlere, sahip olunan her türlü imkân ve araca rağmen bir olayın sonuçlarının önlenmesi mümkün değil ise o olay bir mücbir sebep teşkil eder. Burada mutlak veya objektif bir karşı konulmazlık söz konusudur. Mücbir sebebin özellikleri, karşı konulmaz olması, önceden sezilememesi, kusurdan doğmamış olmasıdır.

¹ Bülent Tahiroğlu, Trafik Kazalarında Ceza Ve Hukuk Sorumluluğunun Belirlenmesinde Bilirkişi Raporları, Fasikül Dergisi, Yıl:2, Sayı:11-2010, Sayfa:6-17, s.11.

Mücbir sebep muhakkak araç dışında meydana gelen ve aracın hiçbir şekilde etki edemediği bir olay olmalıdır. Aracın ve işletmenin sebep olduğu olaylarda mücbir sebebin uygulanması mümkün değildir. Bu nedenlerle, araçtaki önceden görülemeyen ve bilinmeyen teknik arızaların meydana gelmesi mücbir sebep olarak kabul edilmemektedir.¹

Mücbir sebeple ilgili verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: "...2918 sayılı KTK' nın 85/1. maddesinde; bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölmesi veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa motorlu aracın işleteni doğar zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olacağı, aynı yasanın 86/1. maddesinde de; işleten mücbir sebepten veya zarar görenin ya da üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacağı hüküm altına alınmıştır. Aracın lastiğinin patlaması teknik arıza olup, mücbir sebep değildir. Bilindiği gibi teknik arızalar çoğu kez aracın periyodik bakımının zamanında yapılmamış olmasından ileri gelmektedir. Bundan işleten sorumludur. Kusurun söz konusu olduğu hallerde mücbir sebepten söz edilemez. O halde araç işleteni (maliki) somut olayda tam kusurlu olup, zararın tamamından sürücü ile birlikte müteselsilen sorumlu tutulması gerekirken mahkemece yazılı olduğu şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiştir..."²

Araç işletenin sorumluluğu açısından mücbir sebep, işletme rizikosu dışında kalan bir sebeptir ve bu yüzden bir kurtuluş imkânı olarak ileri sürülebilmesi kabul edilmiştir. Mücbir sebebin varlığını iddia eden zarar veren, sorumluluktan kurtulmak için, mücbir sebep teşkil eden olayı ispat etmekle yükümlüdür.³

¹ Oğuzman/Öz, s.637, Kılıçoğlu, s.387, Bolatoğlu, s.188, Nomer, s.136.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2008/73 K. 2008/1701 T. 3.4.2008, www.kazanci.com.

³ Tunç, s.178, 179.

Mücbir sebep önleme olanağı bulunmayan dış etkenler sonucu oluşan olaylardır. Motorlu araç işletenler yönünden daha geniş bir tanımla “işletenin etkinlik alanı ve işletme sorumluluğu dışında gerçekleşen önceden kestirilemeyen, önlenmesi, öngörülmesi ve karşı konulması olanaksız dış olaylardır”.¹

Aracın işletilmesi ile zarar arasındaki illiyet bağıını kesmeyen olaylar mücbir sebep değildir. Bu anlamda günlük yaşamda mücbir sebep olaylarının daha az karşılaşılan olaylar olduğunu söylemek mümkündür. Mücbir sebep gibi anlaşılması mümkün olan birçok umulmayan hal de zarara sebep olabilir. Ancak umulmayan hal bir kurtuluş sebebi değildir. Bu nedenle mücbir sebep tanımının ve tespitinin doğru yapılması önem kazanmaktadır. Mücbir sebep çağrışımı yapmasına rağmen doğal olaylar ve umulmayan haller, aracın işletilmesine bağlı tehlikeler yönünden önceden görülemeyen ve karşı konulamayan nitelikte sayılmazlar. Örneğin, yolun karlı ve buzlu olması, çığ düşmesi, yoğun sis, şiddetli yağmur gibi sebepler çoğu zaman hesaba katılması mümkün olan bu nedenle mücbir sebep sayılmayan hallerdir. Her durum, olayın ve şartların durumuna göre değerlendirilmelidir.²

Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Mücbir sebep, aracın işletilmesi ile zarar arasında illiyet bağıını kesen önceden öngörülemeyen, sorumlu kişinin işletmesi veya faaliyeti dışında kalan ve karşı konulamayacak bir şiddette kendini gösteren olaydır. Bütün önlemlere sahip olan her türlü imkân ve araca rağmen eğer bir olayın sonuçlarının önlenmesi mümkün değil ise o olay mücbir sebep oluşturur. Burada mutlak ve objektif bir kaçınılmazlık vardır.

¹ Oğuzman/Öz, s.637, Ahmet Çelik Çelik, Trafik Kazalarında Mücbir Sebep, Legal Hukuk Dergisi, 2007, Cilt:5, Sayı:51, Sayfa: 807-812, s.807.

² Oğuzman/Öz, s.637, Çelik, s.807, Tunç, s.178, Nomer, s.106.

Zararlı sonuç doğuran kazanın meydana gelmesinde katkıda bulunan etkenlerin umulmadık nitelikte olması, illiyet bağının uygunluğunu ortadan kaldırmaz. Çünkü her sürücü önceden tahmin edilemeyecek engellerin ortaya çıkacağını hesaba katmak zorundadır. Böyle bir engele çarpmaktan veya ondan kaçınmak için yapılan manevradan doğan kaza, aracın işletilmesine bağlı bir tehlikenin sonucudur. O halde sürücü aracı kullanırken bütün bu ihtimalleri hesaba katmak durumunda, hatta zorundadır. Somut olayda südkostik dökülmesi nedeniyle yolun kayganlaşması sonucu bundan habersiz sürücünün fren yapmasına rağmen duramayarak park halindeki bir araca çarpması mücbir sebep sayılmaz...”¹

Bir olayın mücbir sebep sayılabilmesi için, doğa olayları (yıldırım düşmesi, deprem, kasırga gibi), toplum olayları (savaş, isyan, genel grev, gibi) veya hukuksal olaylar gibi (devletin yetkili organlarının bir süre için karayoluyla yolcu taşıma faaliyetlerini kısıtlaması gibi) karşı konulamayan ve önleme imkânı bulunmayan nitelikte olması gerekir.²

Mücbir sebep, sorumlunun istek ve iradesi dışında meydana gelen öngörülmesi ve karşı konulması olanağı bulunmayan olağanüstü kaçınılmaz bir olaydır. İşletenin sorumluluğunda ise mücbir sebep gerçekleşmesi mümkün ancak ender görülen olaylardandır. İşletilmekte olan aracın dışında meydana gelen beklenmeyen ve önüne geçilemeyen olay bir trafik kazasına neden olmuş ise örneğin, bir deprem veya köprünün yıkılması, yolun çökmesi gibi durumlarda araçların birbirine veya yolda geçenlere çarpmasına neden olmuş ise zarar mücbir sebepten ileri gelmiştir demektir. Kar, yağmur, sis bir mücbir sebep değildir.³

¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E.1981/T.16.1.1981, 14082/217, www.kazanci.com.

² Çelik, s.807, 808.

³ Oğuzman/Öz, s.638.

Trafik kazalarında sıklıkla karşılaşılan ve mücbir sebep çağrışımı yapan birçok olay aslında umulmadık hal kapsamına girerler. Yolun çok kaygan olması, güneşin görüş açısını etkilemesi gibi olaylar önceden öngörülemez veya önlenemeyecek olaylar değildirler. Mücbir sebebin tespiti ile ilgili verilmiş olan bir karar şu şekildedir: “...Davacının TTK’ nın 1301. maddesi hükmüne dayalı olarak davalılar aleyhine açtığı rücu davası sonucunda mahkemece davanın reddine dair tesis edilen hüküm, davacı vekili tarafından temyiz edilmiştir. Dava, kasko sigorta poliçesinden kaynaklanan rücu davasıdır. Bir olayın mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi için o olayın önceden sezilemez, karşı konulamaz olması ve harici bir etkenden ileri gelmiş olması gerekir. Bu unsurları içermeyen bir olay umulmayan bir hal niteliğini taşısa dahi mücbir sebep olarak kabul edilemez. Olayımızda bir teknik arızanın bulunduğu kabul edilmiş olmakla beraber bunun önceden sezilemez ve dolayısı ile önlenemez bir nitelik taşıdığı tespit edilememiştir. Bilindiği gibi teknik arızalar çoğu kez aracın periyodik bakımının zamanında gereği gibi yapılmamış olmasından ileri gelir ki, bu da araç için bir kusur teşkil eder. Kusurun söz konusu olduğu hallerde ise mücbir sebepten bahsedilemez.

Yargıtay'ın teknik arıza konusundaki kökleşmiş içtihadı da bu doğrultudadır. İşte, mahkemece yukarıda açıklanan bu hususlar göz önünde tutularak teknik arızanın bir mücbir sebep gibi, illiyet rabitasını ortadan kaldırmayacağı ve dolayısı ile araç sahibinin ve eğer araç geçici olarak kısa süreli emaneten alınmamış ise sürücüsünü sorumluluktan kurtarmayacağı kabul edilip, buna göre araştırma yapılarak hüküm tesisi gerekirken, yazılı şekilde karar oluşturulması hatalı olmuş ve kararın açıklanan nedenlerle bozulması gerekmiştir...”¹

¹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2004/398 K. 2004/9577 T. 11.10.2004, www.kazanci.com.

Normal havada, yola çıkan sürücünün, yolculuk esnasında geçtiği köprünün aniden yıkılması ve yolcuların zarara uğramasında yağmur ve fırtına bir mücbir sebep sayılabilir.¹

Mücbir sebebi ispat yükü, kanuna göre işletene düşmektedir. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurlu davranışlarıyla mücbir sebep teşkil eden bir olaya, mesela, öngörülebilir çığ olayına maruz kalmış ve bu suretle üçüncü kişilerin zarara uğramasına neden olmuşsa, sorumluluktan kurtulamaz. Zira böyle bir halde, mücbir sebebin unsurlarından olan öngörülmezlik ve kaçınılmazlık unsuru ortadan kalkar.²

b.Zarar Görenin Ağır Kusuru

İşletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için mücbir sebepten sonraki diğer ihtimal zarar görenin ağır kusurudur. Eğer ki zarar gören kazanın ve zararın meydana gelmesinde ağır kusuru bulunuyorsa işleten sorumluluktan kurtulur. Burada önemli olan ağır kusurun zarara sebep olacak derecede olmasıdır. Böyle bir durumda işletmenin tehlike faktörü arka plana itilmiş olur. İşletene ait motorlu aracın işletilmesinin yarattığı tehlikelerin, ağır kusur kavramı üzerindeki etkisi de göz önüne alınmalıdır.³

¹ Oğuzman/Öz, s.637, Aşçıoğlu, s.61.

² Bolatoğlu, s.190.

³ Aşçıoğlu, s.62, Eren, s.673, Bolatoğlu, s.190.

İşletme tehlikesi somut olayda ağır kusurun yoğunluğunu azaltıyorsa işletenin sorumluluktan kurtulması söz konusu olamaz. Örneğin hareket halindeki otobüsün içine atlama şoförün bir ihmali söz konusu değilse atlayan kişi ağır kusurlu sayılır. Böyle bir durumda işleten sorumluluktan kurtulur. Zarar görenin ağır kusuru, zararın tek sebebinin oluşturduğu takdirde, işleten bu kurtuluş kanıtına dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Zarar görenin ağır kusuru illiyet bağına kesecek derecede olduğu takdirde işletene sorumluluktan kurtuluş imkânı tanınmıştır.¹

İşletenin aynı zamanda kusurlu olması halinde bu kurtuluş kanıtına dayanma imkânı bulunmamaktadır. Burada ispat yükü işletene düşmektedir. Eğer ki işleten kusursuzluğunu ispat edemez ise, zarar görenin ağır kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulma imkânı bulunmayacaktır. İşletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin en hafif bir kusuru dahi işletenin sorumluluktan tam kurtulmasına engel olur.

Ancak bu durumda işleten KTK m.86/II uyarınca sorumluluğun azaltılması yoluna gidebilir.² Müterafik kusur konusunda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: "...Mürisin kendisiyle birlikte içki içen davalı sürücünün aracına binmesi BK 44. maddesi gereğince müterafik kusur oluşturup oluşturmayacağı değerlendirilip, tazminat tutarından belirlenecek kusur oranında indirim yapılması gerekip gerekmediğinin açıklığa kavuşturulması icap ederken, bu konuda herhangi bir araştırma yapılmadan hüküm kurulması nedeniyle dahi kararın bozulması gerekmiştir..."³

¹ Oğuzman/Öz, s.637, Aşçıoğlu, s. 62, Eren, s.673, Bolatoğlu, s.190.

² Kılıçoğlu, s.396, Bolatoğlu, s.190, 191.

³Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2007/11074 K.2007/1485 T. 8.2.2007, www.kazanci.com.

Zarar görenin kusurunun ağır olup olmadığı her somut olay için ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Ağır kusur, normal şartlar altında beklenmeyen iradi davranış ve bağışlanması kesinlikle söz konusu olmayan irade eksikliği esasına dayanır. Nitekim verilmiş olan bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "...Davalı T'nin işleten, davalı C'nin sürücü olduğu araç, davacıların murisine çarparak ölümüne neden olmuştur. Ceza mahkemesi sonucunda sürücü 2/8 kusurlu mahkûm olmuş, karar kesinleşmiştir. Mahkemece alınan ve hükme dayanak yapılan raporda ise bu kez davalı sürücü 6/8, muris 2/8 oranında kusurlu bulunmuştur. Dosyadaki bilgi ve belgelere göre; müteveffa çocuk yolu kesitine geçerken yakınında bulunan yaya geçidine ve daha ileride bulunan yaya üst geçidine itibar etmemiştir. Bu davranışı büyük kusur oluşturur..."¹ Mesela yolun sağından, trafik kurallarına uygun bir şekilde giden A'nın aracının önüne, B, yaya veya bisikleti olarak aniden çıkmış ve bir trafik kazasına sebep olmuşsa burada kaza ve zararın tek sebebi, B nin kusurlu davranışdır. Bu davranış, A'nın aracının işletilmesiyle gerçekleşen zarar arasındaki illiyet bağıını kesmiştir.²

c.Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru

Üçüncü kişi; işleten, aracın sürücüsü, aracın kullanılmasına katılan yardımcı kimseler ve zarar gören dışında kalan kimseleri ifade etmektedir. KTK m. 85/V uyarınca sürücü ve aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişiler üçüncü kişi değildir.³

¹ Yargıtay 4.Hukuk Dairesi E.1998/3179 K. 1998/6641 14.09.1998, www.kazanci.com.

² Oğuzman/Öz, s.637, Bolatoğlu, s.191.

³ Bolatoğlu, s.193.

Aracı çalan veya gasp eden kişi KTK m.107'e tabi olup KTK m.86/I içinde düşünülmediğinden üçüncü kişidir. KTK m.88' e göre bazen kazaya katılan başka bir aracın işleteni de üçüncü kişi sıfatını kazanabilir. Zarar gören ise ayrıca düzenlenmiş olduğundan dolayı üçüncü kişi sayılmamaktadır.¹

İşletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için bir diğer ihtimal olayın oluşumunda üçüncü kişinin ağır kusurunun mevcudiyetidir. Üçüncü kişinin kusurunun ağır derecede olması gerekmektedir. Aksi takdirde işletenin sorumluluğu devam eder. Bu halde, hafif kusurlu üçüncü kişi, işletenle birlikte zarar görene karşı, BK m.51' e göre müteselsil sorumlu olur. Üçüncü kişinin kusurunun sorumluluktan kurtuluş sebebi olabilmesi için, bunun illiyet bağına kesecek yoğunlukta olması gerekir.² Üçüncü kişinin kusurunun illiyet bağına kesmesiyle ilgili verilmiş bir Yargıtay kararı şöyledir: "...Mahkemece gerekçesinde de belirtildiği üzere dava konusu trafik kazasında davalı sürücü Hüsamettin 8/8 kusurlu, diğer davalıya ait araç sürücüsü kusursuzdur. Bu nedenle Beydağı Turz.Sey.Tic.Ltd.Şti.'nin, üçüncü kişinin ağır kusuru nedeniyle illiyet bağı kesildiğinden 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince kusursuz sorumluluğundan da bahsedilemez. mahkemece, davalı Beydağı Turz.Sey.Tic.Ltd.Şti.'nin bu yöndeki savunması üzerinde durulmadan bu davalı yönünden davanın reddi gerekirken, işletenin müşterek ve müteselsilen sorumluluğuna karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir..."³

¹ Aşçıoğlu, s.64, Kılıçoğlu, s.389.

² Tunç, s.184, Aşçıoğlu, s.64, Kılıçoğlu, s.389.

³ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E.2003/4789 K. 2003/11791 T. 15.12.2003, 4789/11791, www.kazanci.com.

C.Özel Kurtuluş Sebepleri

KTK uyarınca yukarıda açıklanan genel kurtuluş sebepleri yanında bazı özel kurtuluş sebeplerine de yer verilmiştir. Bu sebepler, işleteni sorumluluktan kurtaracak veya sorumluluğun niteliğini değiştirerek, hafifletecek özel kurtuluş nedenleri olarak kabul edilmiştir.¹

a.Aracın Çalınması Ve Gasp Edilmesi

KTK m.107 uyarınca: “Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir. Aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, genel hükümlere tabidir”.

Aracın çalınması veya gasp edilmesi halinde ispat yükü ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğu vardır. Bu durumda aracı çalan veya gasp eden kişi işleten gibi sorumludur ve zarar görenin korunması bakımından “kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kusurlu olmadığını” ispat edemeyen işleten de sorumlu tutulacaktır.

¹ Aşçıoğlu, s.64.

Burada işletenin kusurlu olduğu karine olup, ispat yükü genel kuralın aksine zarar görene değil, işletene aittir. Ancak burada aranan kusur aracın çalınması ve gasp edilmesinde mevcut bir kusurun olup olmadığıdır.¹

Bu madde uyarınca bir aracın çalınması veya gasp edilmesi halinde işletenin sorumluluğunun devam ettiğini ancak aynı zamanda işletenle birlikte aracı çalan ve gasp eden kimsenin de işleten gibi sorumlu olduğu kabul edilmiştir. Ancak aynı madde de işletene bu gibi durumlarda kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır. Buna göre işletenin aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin bir kusurunun olmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulma imkânı mevcuttur.²

b.Hatır İçin Taşıma Veya Kullandırma

KTK m.87: “Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.

Zarar görenin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınan eşyanın uğradığı zararlardan dolayı işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu da genel hükümlere tabidir”.

¹ Bolatoğlu, s.194.

² Kılıçoğlu, s.385.

KTK m.87 de hatır için taşınan veya hatır için araç kendisine bırakılan kişilerin meydana getirdiği zararlardan dolayı işletenin sorumluluğu genel hükümlere tabidir. Araç işletenin kazanın doğumunda kusurunun bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulma imkânı mevcuttur. Aynı şekilde bir trafik kazasında zarar görenin beraberindeki bagaj ve benzeri eşya dışındaki motorlu araçta taşınan eşyalar dolayısıyla da işleten genel hükümler uyarınca sorumludur.¹ Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Dava dosyasındaki delil ve belgelerden, davacı ile davalının arkadaşlık ilişkisi içinde davacının çalıştığı işyerine ait otomobil ile birlikte akşam yemeğine gittikleri, yemekte her ikisinin de alkol aldıkları, davacının bu yüzden aracı kullanmaktan kaçınarak davalının kullanmasını istediği, davalının başlangıçta kullanmak istememesine rağmen daha sonra aracı kullanmaya razı olduğu anlaşılmaktadır. Davalı böylece alkollü olarak araç kullandığı sırada dava konusu trafik kazasına yol açmıştır. Dava konusu olayın gerçekleşmesinde davalının kusuru bulunmakla birlikte, onun alkollü olduğunu bilerek ve kendisi de alkollü olduğu için aracın kullanımını davalıya bırakan davacının da olayda kusurlu davranışları bulunmaktadır. Bunun yanında olayın yakın arkadaşlık ilişkileri içerisinde gerçekleşmiş bulunmasından kaynaklanan özellikler de gözetildiğinde davalının zararın tamamından sorumlu tutulması hakkaniyete uygun düşmez ise de, bu durum davalının sorumluluğunu tamamen ortadan kaldırmaz. Sadece BK. 43. maddesi uyarınca tazminattan indirim nedeni olarak değerlendirilebilir. O halde hakkaniyete uygun bir oranda indirim yapılmak suretiyle davalının sorumluluğuna karar verilmelidir. Yerel mahkemece bu yönler üzerinde durulmadan yazılı şekilde davanın tümünden reddine karar verilmesi doğru olmamış, hükmün bu nedenle bozulması gerekmiştir... Gereğesiyle bozularak dosya yerine geri çevrilmekle, yeniden yapılan yargılama sonunda, mahkemece önceki kararda direnilmiştir.

¹ Kılıçoğlu, s.391.

Hukuk Genel Kurulu'nca incelenerek direnme kararının süresinde temyiz edildiği anlaşıldıktan ve dosyadaki kâğıtlar okunduktan sonra gereği görüldü: Mahkemece, davacının aracı dönüş yolunda kendisinin kullanması gerektiğini bildiği halde aşırı derecede alkol aldığı, kız arkadaşı olan davalının da aşırı derecede alkol aldığını bilmesine rağmen, manevi baskı ile aracın anahtarını davalıya vererek aracı kullanması yönünde ikna ettiği, araç sevk ve idaresinin davalıya bırakılması halinde böyle bir kazanın meydana geleceği ve zararın oluşacağı çok kuvvetle muhtemel olduğundan, bunun davacı tarafından öngörülmesi gerektiği, kaldı ki davacının bu hususu bildiğinden, kazadan sonra kimseden şikayetçi olmayıp hasar ve kusur yönünden sorumluluğun tamamen kendisine ait olduğunu beyan ederek araç yönünden hasarı karşıladığı, ancak aradan belli bir süre geçtikten sonra bu davayı ikame ettiği, bu durumda davacının ortak kusurunun etki ve derecesinin son derece ağır olup, zarar verenin hukuka aykırı davranışının ikinci planda kaldığı ve bu nedenle tazminattan tamamen vazgeçilmesinin hak ve adalete uygun hale gelip davacının da dava açmasının MK' nın 2. maddesinin iyi niyet ve hakkaniyet ilkesi ile örtüşmediği, gerekçesiyle istemin reddine karar verilmiştir...”¹

VII.BİRDEN FAZLA ZARAR VERENİN ÜÇÜNCÜ KİŞİYE VE BİRBİRİLERİNE KARŞI SORUMLULUĞU

1.Üçüncü Kişiyeye Karşı

KTK m.88/I “Bir motorlu aracın katıldığı bir kazada, bir üçüncü kişinin uğradığı zarardan dolayı, birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, bunlar müteselsil olarak sorumlu tutulur”.

¹ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E. 2010/4-130 K. 2010/161 T. 17.3.2010, www.kazanci.com.

Bir motorlu aracın neden olduğu zarar sonucu, bu zarardan birden fazla kişinin sorumlu olması mümkündür. Bu kişiler zarar görene karşı müteselsilen sorumlu olurlar. Burada önemli olan unsur zarar görenin üçüncü bir kişi olması ve trafik kazasına katılanların her birinin ayrı ayrı zarar görene karşı sorumlu olmasıdır. Bunlar birden çok işleten, teşebbüs sahibi veya bunlarla birlikte başka sebeplerle sorumlu tutulan kişiler olabilir. Her birinin sorumluluğu kendi esaslarına tabidir.¹ Bu konuda verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Davacı vekili dava dilekçesinde, sigortalıya ödedikleri zarar bedelinin davalı sürücü ile araç sahibi Yahya G. den müştereken ve müteselsilen tahsilini talep etmiş, mahkemece davalı araç maliki Yahya G.’nin kazada kusurlu olmaması düşüncesiyle hakkındaki davanın reddine karar verilmiştir. Ancak; Anamur Emniyet Müdürlüğünün 3.2.2005 tarihli yazısında kaza tarihinde kazaya karışan aracın davalı Yahya G. Adına kayıtlı olduğu anlaşılmaktadır.

2918 sayılı yasanın 85. maddesi gereğince aracın işleteni aracın sürücüsü veya aracın kullanımına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur. Bu hale göre; işleten sıfatını haiz araç sahibinin de diğere davalı araç sürücüsüyle birlikte müteselsilen sorumlu tutulması gerekirken yazılı şekilde hakkındaki davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir...”²

Zarar verenlerden biri, indirim sebeplerinden yararlanmaktaysa, diğere söz konusu indirim sonucu kalan meblağ için müteselsil olarak sorumlu olmaya devam eder veya zarar verenlerden biri kurtuluş imkânından yararlanmaktaysa onun sorumluluğu sona erer ve diğere zarar verenler zarar görene karşı müteselsil sorumlu olmaya devam ederler.

¹ Oğuzman/Öz, s.643, Hatemi, s.89.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E.2007/447 K.2007/689 T. 6.2.2007, www.kazanci.com.

Burada kanun koyucu tam teselsül ilkesini belirleyerek genel kurallara nazaran zarar gören açısından daha elverişli bir ilkeyi kabul etmiş bulunmaktadır.¹ Bir Yargıtay kararında şöyle denmektedir: “...Asıl ve birleşen dava, trafik kazasından kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Meydana gelen zarardan işleten, sürücü ve trafik sigortacısının eksik teselsül hükümlerine göre sorumlulukları söz konusudur. Bu nedenle, zarar gören teselsül hükümleri çerçevesinde tüm sorumluları dava edebileceği gibi, birini veya bir kaçını da dava edebilir. Aralarında mecburi dava arkadaşlığı olmadığından zarar sorumlularından biri hakkında açılan davanın takip edilmemesi diğeri veya diğerleri hakkındaki davanın da takipsiz bırakılması sonucunu doğurmaz...”²

Müteselsil sorumlular, aracıyla kazaya katılan bir işletenle, işleten sıfatını taşımayan kişiler olabileceği gibi, birden fazla işletende olabilir.³Yargıtay tarafından müteselsil sorumluluğun ve rücuun tespiti yönünden şöyle bir karar verilmiştir: “...Hatır için taşıyan davalı Raşit’in kullandığı araç ile çarpışan diğer aracın işleten ve sürücüsü de davalı konumundadır. Her ne kadar davalılar Durmuş Ünal ve Selçuklu Belediyesi hatır taşıyıcısı durumunda değilse de, sabit olan zararın bir bölümü davacı üzerinde bırakılacağından, bu indirimden onların da faydalanması gerekmektedir. Çünkü BK’nın 51.maddesinin birinci fıkrasının gönderme yaptığı aynı kanunun 50.maddesinin birinci fıkrası hükmüne göre hâkim, müteselsilen sorumlu olanların birbiri aleyhine rücu hakları olup olmadığını takdir ve icabında bu rücuun şümulünün derecesini tayin ile mükelleftir. Kanun koyucu rücu ile teselsülün sonuçlarını hafifletmek istemiştir.

¹Kılıçoğlu, s.395, Eren, s.683.

² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2008/9095 K. 2010/443 T. 18.1.2010, www.kazanci.com.

³ Eren, s.683.

Bundaki amaç birlikte sorumlular arasındaki bir denge kurmaktır. Ancak hâkim bu dengeyi kurarken tazminat hukukunda geçerli olan genel kuralları gözetecektir. Bu kurallardan birisi de tazminatın en sonunda kendi kusuru ile sorumlu olana ancak kusuru oranında yükletilebilmesidir...¹

2.Birbirlerine Karşı Sorumlulukları

KTk m.88/II:“Birden fazla kişinin sorumlu olduğu durumlarda, bunlar arasındaki ilişki bakımından zarar, olayın bütün şartları değerlendirilerek paylaşılır. Özel durumlar ve özellikle araçların işletme tehlikeleri zararın iç ilişkide başka türlü paylaşılmasını haklı göstermedikçe, işletenler ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kusurları oranında zarara katlanırlar”. Sorumluluk ile ilgili verilmiş olan bir karar şöyledir: “...Dava trafik kazasından kaynaklanan maddi tazminat istemine ilişkindir. Bir motorlu aracın karıştığı kazada üçüncü kişinin uğradığı zarardan birden fazla kişi sorumlu bulunuyorsa, bu kişilerin 2918 sayılı Yasa'nın 88. maddesi gereğince müteselsilen sorumlu olacakları kabul edilmiştir. Davaya konu Ankara Emniyet Müdürlüğü adına kayıtlı araçta meydana gelen hasardan malike karşı davacı aynen iade yükümlülüğü nedeniyle tüm hasar bedelinden, diğer davalılar ise kusurları oranında sorumludurlar. Müteselsil sorumlular arasında biri tarafından zarar görene ödeme yapılması halinde, ödemeyi yapan müteselsil borçlu, kusurları oranında diğer müteselsil borçlulardan ödediği miktarı rücu talep edebilir. Somut olayda zarara uğrayan aracı davacının tamir ettirdiği, hasar bedelinin ödendiği mahkemenin kabulü ile de belirlenmiştir.

¹ Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E.2007/447 K.2007/689 T. 6.2.2007, www.kazanci.com.

Buna göre davacının davalılardan ödediği miktarı kusurları oranında rücu talep etmekte hukuki yararının varlığı ve aktif dava ehliyetinin bulunduğu kabul edilerek tarafların delilleri toplanıp sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde aktif dava ehliyetinin yokluğu nedeniyle davanın reddine karar verilmesi doğru değildir...”¹

Bu madde ile zararın birden fazla sorumlusu olduğunda bu sorumluların birbirleriyle arasındaki ilişkide sorumluluk paylarını belirlemektir. Bu madde açısından ana kural kusur oranında sorumluluğun paylaşılmasıdır. Birden fazla sorumlu iç ilişkide kusurları oranında sorumlu olacaklardır. Ancak ana kural bu olmakla birlikte kanun koyucu buna bazı istisnalarda getirmiştir.² Olayda özel durumların varlığı halinde veya işletmenin tehlike faktörü de göz önüne alınarak hakkaniyet oranında bir paylaşılma yapılması kabul edilmiştir. İşletme tehlikesinin yüksek olması durumunda kanun koyucu sorumluluk oranının da artması gerektiğini kabul etmiştir.

İşletme tehlikesi ile işletenin ek kusurunun eşit olması halinde zarar aynı oranda paylaşılır. İşletenlerin her ikisinin de kusursuz olması halinde işletmenin tehlike faktörü göz önüne alınarak bir paylaşılma yapılır. Hakimin her somut olayı ayrı ayrı değerlendirerek hakkaniyete uygun bir sonuca varması ve paylaşılma yapması gerekir.³ Konu ile ilgili bir Yargıtay kararında şöyle denmektedir: “...uzman bilirkişi raporunda belirtilen kusur oranının ve tazminata ilişkin hesaplamanın hükme esas alınmasında bir usulsüzlük bulunmamasına, BK’ nın 142. maddesi hükmü uyarınca alacaklının müteselsil borçluların cümlesinden veya birinden borcun

¹ Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2006/3924 K. 2006/6394 T. 11.7.2006, www.kazanci.com.

² Oğuzman/Öz, s. 644.

³ Kılıçoğlu, s.395.

tamamen veya kısmen edasını istemekte muhtar olmasına borcun edasına kadar bütün borçluların mesuliyetinin devam etmesine müteselsil sorumlulukta kural olarak borçlulardan her birinin borcun tamamından sorumlu bulunmasına, davacı sigorta şirketinin, sigortalısına ödediği tazminatın tamamını davalılardan müteselsilen tahsilini, talep etmesine, zararın tek bir olaydan kaynaklanmasına, 2918 sayılı KTK.nın 88. maddesi ile BK.50. maddesi uyarınca haksız fiile karışanların her birinin zarardan müteselsilen sorumlu olmasına göre davalı Selçuk U. vekilinin yerinde görülmeyen tüm temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA ve aşağıda dökümü yazılı 25, 95 TL kalan onama harcının temyiz eden davalı Selçuk U.'den alınmasına, 01.07.2010 gününde oybirliğiyle karar verildi.”¹

VIII.BİRDEN ÇOK İŞLETENİN BİRBİRLERİNE VERDİKLERİ ZARARDAN DOLAYI SORUMLULUKLARI

KTK m.89: “Birden çok motorlu aracın katıldığı bir kazada işletenlerden biri bedensel zarara uğrarsa, özel durumlar ve özellikle işletme tehlikeleri başka türlü paylaştırmayı haklı göstermedikçe, kazaya katılan araçların işletenleri ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kendilerine düşen kusur oranında, zararı gidermekle yükümlüdürler. - İşletenlerden ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birine ait bir şeyin zarara uğraması halinde, zarar gören, ancak zarar veren işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimsenin kusuru veya geçici olarak temyiz gücünü

¹ Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2010/4998 K. 2010/6126 T. 1.7.2010, www.kazanci.com.

kaybetmesi veya zarar verene ait araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulunduğunu ispat etmesi halinde zarar veren işleten veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi tazminatla yükümlü tutulur. Tazminatla yükümlü olan işletenler veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri zarar gören işletene veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibine karşı müteselsilen sorumludurlar”. Motorlu araç kazalarında işletenlerin ve teşebbüs sahiplerinin de zarara uğraması mümkündür. Böyle bir durumda KTK m.89 hükmünün uygulanması gerekmektedir. Bu madde uyarınca; değişik işletenlere ait bir kazanın meydana gelmesi durumunda işletenlerin sorumluluğu düzenlenmiştir. Aynı işletene ait birden fazla aracın katıldığı bir kazada bu madde hükmü uygulanmaz. Bu hüküm sorumluluktan kurtulamayan birden fazla aracın işleteni hakkında uygulanacağı için, işleten sıfatını haiz olmayan veya kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulanlar hakkında uygulanmaz.¹

1.Kişiye İlişkin Zarardan Sorumluluk

KTK m.89/I uyarınca birden fazla işletenin katıldığı bir kazada işletenlerden biri bedensel bir zarara uğradığında diğer işletenler kusurları oranında sorumlu olacaklardır. Ancak tazminat miktarı belirlenirken özel durumlar ve araçların işletme tehlikeleri de göz önünde tutulacaktır. İşletenlerin kusursuz olması durumunda araçların tehlike faktörlerine göre sorumluluk belirlenecektir. Kusurdan başka araçların tehlike faktörünün de sorumluluğun tespiti açısından önemli olduğunu görmekteyiz. Bir aracın diğer araca oranla yarattığı tehlike her zaman için aynı değildir. Trenin otomobile, tır aracının kamyonete göre tehlikesi elbette ki çok daha fazladır. Hâkim bu somut olguları da göz önünde tutarak sorumluluğun paylaşılmasını hakkaniyete uygun olarak yapacaktır.²

¹ Kılıçoğlu, s.394.

²Aşçıoğlu, Sorunlar, s.206, Kılıçoğlu, s.394.

2.Eşyaya İlişkin Zarardan Sorumluluk

Birden fazla işletenin katıldığı bir kazada işletenlerden birinin malvarlığının zarara uğraması halinde, sorumluluk KTK m.89/II uyarınca belirlenir. Bu madde uyarınca, işletenin sorumluluğu kusurunun varlığına göre belirlenir. İşletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru da kendi kusuru sayılır. Burada kanun koyucu tam olarak kusur sorumluluğunu kabul etmiştir. Bu nedenle zarar veren işletenlerin kusursuz olması durumunda sorumluluk doğmaz. Araçların tehlike faktörü de göz önüne alınmaz. İşletenlerin kusursuz olması durumunda zarara zarar gören işleten katlanır.¹

Malvarlığının zarara uğraması, kazaya katılan motorlu araçların yok olması veya hasar görmesinden doğabileceği gibi diğer şeylerin hasar görmesinden de doğabilir.² Ancak kanunda bunun yanında istisnai durumlara da yer verilmiştir. Buna göre; işletenin biri araçtaki bozukluk nedeniyle olaya karışırken diğer işletenin kusuru yok ise araçta bozukluk bulunan işleten hem kendi zararına hem de diğer işletenin zararına katlanacaktır. İşletenlerden biri kusuru ile diğeri ise araçta bozukluk nedeniyle olaya karışmış ise, olayda kusurlu olan işleten kusurunun ağırlık derecesine göre sorumlu olurken arta kalan zarardan diğer işleten sorumlu olur.

Her iki işletende kusurlu olmakla birlikte aynı zamanda işletenlerden birinin araçta bozukluğunda kazaya sebebiyet vermesi söz konusu ise, bu işleten araçta bozukluk nedeniyle objektif sorumluluk kuralları uyarınca sorumlu olur. Ayrıca ek kusurun varlığı diğer işletenin kusurunu kısmen veya tamamen ortadan kaldırır.³

¹ Eren, s.681.

² Eren, s.681.

³ Aşçıoğlu, Sorunlar, s.207.

İşletenlere ait bir şeyin zarara uğraması halinde KTK m.89/II nin uygulanabilmesi için ya zarar gören motorlu aracın ya da her iki aracında işletilme halinde olması gerekir. Zarar gören işletme halinde değil ve fakat zarar veren işletme halinde ise bu durumda KTK m.85/I uygulanır. Çünkü zarar gören işletme halinde değilse duran, sıradan bir şey konumundadır.²

IX.ZARAR GÖRENİN KUSURU NEDENİYLE İŞLETENİN SORUMLULUĞUNUN AZALTILMASI

KTK m.86/II uyarınca: “Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hâkim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir”.

Burada zarar görenin kişisel kusuru söz konusudur. Kanun koyucu zarar görenin kusurunun bulunması fakat bu kusurun işletenin sorumluluğuna yol açan illiyet bağıni kesecek derecede olmaması halinde hâkime tazminat miktarından indirim yapma takdir hakkını tanımıştır. Bu hakkın tanınmasının sebebi zarar görenin kişisel kusurunun, zarara yol açan etmenlerden biri oluşudur. Zarar görenin kusurunun yanında aynı zamanda işletenin de kusuru bulunuyorsa bu durum indirim yapılmasına mani olabilir.

² Aşçıoğlu, Sorunlar, s.207.

İşletenin kişisel kusuru dışında eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru da işletenin kusuru olarak kabul edilir. İşletenin ek kusurunun, zarar görenin kişisel kusurunu bertaraf etmesi ancak sebep ve aracın işletilmesine dayanan tehlike sorumluluğunda söz konusu olur. İşletenin KTK m.85/III uyarınca işletilme halinde olmayan araçların vermiş oldukları zararlar nedeniyle kusur sorumluluğu gereği sorumlu olduğu hallerde, zarar görenin kusuru sadece tazminattan indirim sebebi olarak göz önünde tutulur.¹ Tazminattan indirim yapılmasıyla ilgili verilmiş olan bir karar şöyledir: “...Davacılar murisinin, kaza sırasında dava dışı Ali'nin kullandığı, taşıma aracı olmayan motosiklete bindiği anlaşılmıştır. Bu nedenle muriste gerçekleşen sonuçtan dolayı bölüşük kusurludur. Mahkemece murisin kusur durumu da gözetilerek hükmedilen tazminatlarda bu nedenle de uygun bir indirim yapılması gerekirken, yapılmamış olması doğru görülmemiştir...”² Başka bir karar da ise; ... B.K.'nun 44. maddesi uyarınca zarar gören şahsın fiili ile zarara ya da zararın artmasına neden olması halinde hâkimin tazminattan indirim yapabileceği ya da tazminata hükmetmeyebileceği düzenlenmiştir.

Somut olayda, kazada hayatını kaybeden V. ve B'nin kamyonun kasasında yolculuk yaptıklarının anlaşılmasına göre, davalının, ölenlerin kazada müterafik kusurlu oldukları savunması üzerinde durularak sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, bu konuda olumlu ya da olumsuz bir karar verilmesi doğru görülmemiştir...”³

¹ Kılıçoğlu, s.395, Eren, s.676, Hatemi, s.89.

² Yargıtay 4. Hukuk Dairesi E.2008/805 K.2008/10908 23.09.2008, www.kazanci.com.

³Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2008/3493 K. 2009/515 T. 12.2.2009, www.kazanci.com.

X.YOLCU TAŞIMALARINDA VE TRAFİK KAZALARINDA SORUMLULUĞUN KALDIRILMASI VE HAFİFLETİLMESİ YASAĞI

KTK m. 111 uyarınca “Bu kanunla öngörülen hukuki sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir. - Tazminat miktarlarına ilişkin olup da, yetersiz veya fahiş olduğu açıkça belli olan anlaşmalar veya uzlaşmalar yapıldıkları tarihten başlayarak iki yıl içinde iptal edilebilir.”

Trafik kazalarında önceden anlaşarak üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı sorumsuzluk anlaşması yapılamayacağı kabul edilmiştir. Bu hükümler öncelikli olarak ekonomik açıdan daha güçsüz durumda olan zarar göreni ve çoğu zaman taşınan kişileri güçlü konumdaki işletene karşı korumak amaçlanmıştır.¹

Maddenin ikinci fıkrasında ise zarar doğduktan sonra taraflar arasında yapılan anlaşma ile yetersiz bir tazminata rıza gösteren zarar görenin haklarının korunması açısından yapılan bu sözleşmelerin iki yıl içinde iptal edilebileceği düzenlenmiştir.²

XI.ZAMANAŞIMI

KTK m.109/I: “Motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrar.

¹ Ahmet Çelik Çelik, Yolcu Taşımlarında Ve Trafik Kazalarında Sorumluluğun Kaldırılması Ve Hafifletilmesi Yasağı, Legal Hukuk Dergisi, Yıl:2008, Cilt:6, Sayı:70, Sayfa: 3369-3378, s.3373.

²Kılıçoğlu, s.396.

Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğar ve ceza kanunu bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı süresi öngörmüş bulunursa, bu süre, maddi tazminat talepleri için de geçerlidir.

Zamanaşımı, tazminat yükümlüsüne karşı kesilirse, sigortacıya karşı da kesilmiş olur. Sigortacı bakımından kesilen zamanaşımı, tazminat yükümlüsü bakımından da kesilmiş sayılır. Motorlu araç kazalarında tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar. Diğer hususlarda, genel hükümler uygulanır”.

KTK m.109 uyarınca bu kanundan doğan davalar için “iki yıllık” zamanaşımı süresi kabul edilmiştir. Bu süre zarar görenin, zararı ve sorumlu olan kişiyi öğrenmesinden itibaren başlar. Ancak her halde genel süre on yıldır. On yılın geçmesiyle birlikte zamanaşımı gerçekleşmiş olur. Ancak tazminat davasının suç sayılan bir eylemden doğması halinde ceza kanununun bu eylem için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörmesi halinde bu süre uygulama alanı bulur.¹ Zamanaşımıyla ilgili olarak verilmiş olan bir Yargıtay kararı şöyledir: “...Davalılar kazaya neden olan aracın işleteni-sürücüsü ve trafik sigortacısıdır. KTK' nın 85/son maddesinde araç işleteninin, sürücünün kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olduğu ve KTK' nın 91. maddesinde sigortacının işletenin hukuki sorumluluğunu üzerine aldığı düzenlendiğinden ve yasada zamanaşımı uygulaması yönünden de müteselsil sorumlular için bir ayırım yapılmadığından, sorumluların her biri yönünden uygulanacak zamanaşımı süresi aynıdır. Mahkemece anılan hususlar göz ardı edilerek, yazılı gerekçe ile davanın sigorta şirketi yönünden zamanaşımı nedeniyle reddi doğru görülmemiştir...”²

¹ Aşçıoğlu, s.148, 152, 154.

² Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2009/6982 K. 2009/5833 T. 29.9.2009, www.kazanci.com.

Başka bir karar da ise "...Davacı Kurum sigortalısı Adnan'ın 26.08.2000 tarihinde meydana gelen trafik kazasından dolayı yaralanması nedeniyle 1.411.60 TL tedavi gideri yapıldığı ve davalının süresinde zamanaşımı itirazında bulunmasına, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 109. maddesinde, "Motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrar." hükmünün öngörülmesine, sigortalı için yapılan tedavi giderinin 22.09.2000 tarihinde ödenip, ilk rücu davasının kısmi olarak 18.06.2004 tarihinde açılmasına ve 04.10.2005 tarihinde karar verilmiş olmasına, C.Savcılığının 2000/16789 Hz. Sayılı daimi aramaya kalan dosyasına göre, somut olayda, 2 yıllık zamanaşımı süresinin fazlasıyla geçtiği dava dosyasındaki bilgi ve belgelerden açıkça anlaşılmıştır. Davanın zamanaşımı nedeniyle reddine karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ve yanlıgılı değerlendirme sonucu ceza zamanaşımı süresi dikkate alınarak yazılı şekilde davanın esasına girilerek karar verilmesi, usul ve yasaya aykırı olup, bozma nedenidir..."¹

İki yıllık süre, zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrenmesi ile başlar. Zarar gören, tazminat davasına konu olan her türlü fiil, olgu ve durum hakkında yeterli bilgiye sahip olduğu zaman zararın öğrenilmesi gerçekleşmiş olur. Soyut olarak sadece zarar olgusunun ve zararın bazı kısımlarının öğrenilmiş olması yeterli değildir. Zarar verenlerin birden fazla olması halinde zarar görenin her bir zarar vereni öğrendiği tarihte o zarar veren için zamanaşımı süresi başlamış olur. Bu nedenle zarar görenin tüm zarar verenleri öğrenmesi zamanaşımının başlangıcı için şart değildir. Nitekim bir Yargıtay kararı şöyledir: "...KTK'nun 109/son maddesi ile tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu haklarının, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek tazminatı öğrendikleri tarihten başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrayacağı öngörülmüştür.

¹ Yargıtay 10. Hukuk Dairesi E. 2008/5412 K. 2009/14693 T. 28.9.2009, www.kazanci.com.

Somut olayda, davacı işleten, kazada ölen İsmail'in hak sahiplerine, 27.01.2004 tarihinde, müteveffa Hasan'ın hak sahiplerine 27.01.2004 tarihinde, müteveffa İrfan'ın hak sahiplerine 06.02.2004 tarihinde, müteveffa Mevlüt'ün hak sahiplerine 27.01.2004 tarihinde ödeme yapılarak ibra edilmiştir. Davacının her bir dosya için yaptığı ödeme ve aldığı ibraname ile sorumluluğunu tamamen yerine getirdiğinin ve dolayısıyla her bir ibraname tarihinden itibaren 2 yıllık süre içinde rücu hakkını kullanması gerektiğinin kabulü gerekir. Ödemenin çek aracılığı ile yapılması durumunda dahi, yükümlülüğün yerine getirildiği tarih, zarar sorumlusu yönünden, hak sahibi alacaklı tarafından ibra edildiği tarihtir...’’¹

KTK m.109/I de maddi zararların tazminine ilişkin talepler için iki yıllık zamanaşımı süresi kabul edilmiş ancak diğer hususlardaki talepler hakkında genel hükümlere atıf yapılmıştır. Bu hüküm uyarınca manevi tazminat taleplerinde Borçlar Kanununun 60/I maddesinde kabul edilen bir yıllık zamanaşımı süresi uygulanacaktır.²

KTK m.109/IV de ise sorumluların rücu hakkına ilişkin zamanaşımı süresi düzenlenmiştir.

Bu süre iki yıl olarak belirlenmiştir. Müteselsil sorumlular, zarar görene karşı yükümlülüklerini “tam olarak yerine getirdiği” ve rücu edilecek kişiyi öğrendiği tarihten itibaren iki yıl içinde diğerlerine karşı rücu davası açabilir. Kısmi ödemelerde ise zamanaşımı süresi işlemeye başlamaz.³

¹ Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2008/4870 K. 2009/1039 T. 3.3.2009, www.kazanci.com.

² Aşçıoğlu, s.158, Karahasan, s.506.

³ Aşçıoğlu, s.60, Karahasan, s.508, Eren, s.693.

SONUÇ

Karayolları Trafik Kanunumuz genel olarak kusursuz sorumluluk ilkesine yer vermiş ve akabinde sorumluluktan kurtulma şartlarını da ele almıştır.

Konu, modern çağın en yaygın araçlarından olan motorlu araçların kullanımına ve bu kullanımın kişilere kimi zaman zarar verme eğiliminde olmasına dayanmaktadır. Motorlu araçlar kişilere yarar yanında zarar faktörü de azımsanmayacak derecede fazla olan teknolojik araçlardır. Motorlu araçların gelişimi her ne kadar gündelik yaşamımızı kolaylaştırırsa da ve bu gelişmeler her geçen gün daha da artarak devam etsede motorlu araçların vermiş oldukları zararlarda bir azalma meydana gelmemektedir. Konunun ciddiyet taşıması Karayolları Trafik Kanununun iyi irdelenmesini gerektirmektedir. Kanunumuz kusursuz sorumluluk halini genel olarak düzenlemiş ve sınırlı şekilde sorumluluktan kurtulmaya mahal vermiştir.

Günümüzde tehlike sorumluluğu riskinin bağlandığı ve bu nedenle hakkında kanun ile kusursuz sorumluluk hallerinin düzenlendiği durumlar her geçen gün artmaktadır. Bu bağlamda Karayolları Trafik Kanunu ve doktrinsel incelemesi yanında bu kanunun uygulanması da mağduru koruyucu ve tehlike faktörünü göz önüne alıcı şekilde olmalıdır.

KAYNAKÇA

Akman, Sermet, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre, Motorlu Araç İşletenin Hukuki Mahiyeti, İBD 1989, C XIII.

Arkan, Sabih, Yeni Karayolları Trafik Kanununun Sigorta Ve Garanti Fonuna İlişkin Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme, Sigorta Hukuku Dergisi, Ankara, 1983, c.I.

Aşçıoğlu, Çetin, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Getirdiği Sorunlar, Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V1 Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 14-15 Nisan 1989, Sayfa: 198-223, (Sorunlar).

Aşçıoğlu, Çetin, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk Ve Tazminat Davaları, Ankara, 1989.

Aras, Bahattin, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu, Yargıtay Dergisi, Ekim 2008, Cilt:34, Sayı:4, Sayfa:527-578.

Bolatoğlu, Bolat, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu İşleten Kavramı Ve Sorumluluğun Şartları, Ankara, 1988.

Büyüksağış, Erdem, Tehlike Esasına Dayanan Genel Sorumluk Kuralı zerine Eleştirel Değerlendirmeler, DEÜHFD, İzmird-2006 S. 2 vd.

elik, Ahmet elik, Trafik Kazalarında Mücbir Sebep, Legal Hukuk Dergisi, Yıl;2007, Cilt:5, Sayı:51, Sayfa: 807-812.

elik, Ahmet elik, Yolcu Taşımalarında Ve Trafik Kazalarında Sorumluluğun Kaldırılması Ve Hafifletilmesi Yasağı, Legal Hukuk Dergisi, Yıl:2008, Cilt:6, Sayı:70, Sayfa: 3369-3378.

elikaş, Demet, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmird, 1987.

Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 10.Bası, İstanbul, 2008.

Eren, Fikret, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenlerin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği Ve Unsurları, AÜHFD, XXXIX (1-4), Ankara, 1984.

Eren, Fikret, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975.

Havutçu, Ayşe / Gökyayla, K.Emre, Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara, 1999.

Erwin, Deutsch, Sorumluluk Hukukunun Temel İlkeleri (Çev.Ertaş, Şeref) DEÜHFD, İzmir, 1981.

Gökcan, Hasan Tahsin, Kaymaz, Seydi, Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat-Sigorta-Rücu Davaları Ve Trafik Suç Ve Kabahatleri, 7.Baskı, Ankara, 2010.

Gürsoy, Kemal Tahir, İşverenin Sorumluluğu, S.188 (Http://Dergiler.Ankara.Edu.Tr/Dergiler/38/312/3005.Pdf).

İmre, Zahit, Doktrinde Ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Hâlleri, İstanbul, 1949.

Kaya, Mine, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletme Halindeki Araçtan Kaynaklanan Sorumluluğun Hukuki Niteliği Ve Şartları, Adalet Dergisi, Ankara Ekim 2003, 278.

Karahasan, Mustafa Reşit Sorumluluk Hukuku, İstanbul, 2003.

Karahasan, Mustafa Reşit Türk Borçlar Hukuku, Genel Hükümler C.1, İstanbul 1992.

Kılıçoğlu, Ahmet, 2918 Sayılı Yasaya Göre Araç İşletenin Sorumluluğu, BATİDER, XII (2-3) , Ankara, 1984.

Kılıçoğlu, Ahmet M, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2011.

Korkusuz, Refik, Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğu Uygulaması Ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 147 vd.

Nomer, Haluk N., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011.

Oğuzman, M.Kemal, Öz, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2010.

Orhunöz, Ergun, Uygulamada Karayolları Trafik Kanununa Göre Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Ankara 1998.

Özsunay, Ergun, Trafik Hukukunda Zarar Giderim Sorumlusu Olarak İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar, Batider 1971,C.V1, S.1s.83-110, (Sorunlar).

Reisoğlu, Safa, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011.

Tahiroğlu, Bülent, Trafik Kazalarında Ceza Ve Hukuk Sorumluluğunun Belirlenmesinde Bilirkişi Raporları, Fasikül Dergisi, Yıl:2, Sayı:11-2010, Sayfa:6-17.

Tandoğan, Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk, Ankara, 1981, (Sorumluluk).

Tandoğan, Haluk, Türk Mesuliyet Hukuku, İstanbul, 2010, (Mesuliyet).

Tekil, Fahiman, Borçlar Hukuku, İstanbul, 1981.

Tekinay, Selahattin Sulhi Borçlar Hukuku, İstanbul – 1979.

Tekinay,Selahattin S./Akman,Sermet/Burcuoglu,Haluk/Altop,Atilla,Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 1993.

Tiftik, Mustafa, Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu, Ankara-2005.

Tunç, Ramazan, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği Ve İşletene Tanınan Genel Kurtuluş Kanıtı, Yargıtay Dergisi, Ocak-Nisan 1992, Cilt:18, Sayı:1-2, Sayfa: 169-185.

Tunçomağ Kenan, Borçlar Hukuku Genel Hükümler 1.Cilt, İstanbul, 1972.

Uluslan, İlhan, Medenî Hukukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi Ve Uygulama Alanı, İstanbul, 1977, Fakülteler Matbaası.

Uluslan, İlhan, Tehlike Sorumluluğu Üstüne, İstanbul, 1970.

Uluslan, İlhan, Tehlike Sorumluluğu Ve Denkleştirme(Tebliğ) İstanbul Barosu Ve Kadir Has Üniversitesi Yeni Türk Borçlar Kanunu Sempozyumu 23-24 Nisan/ 14 Mayıs 2011.

Üçışık, Güzin, Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara, 2009, 127-145.

Yılmaz Hamdi, Karayolları Trafik Kanununda “İşletme” Kavramı, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:5, Temmuz 2005, Sayfa: 211-219.

Kazancı Mevzuat Ve İçtihat Arama Programı