

T.C.
İSTANBUL SABAHATTİN ZAİM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE
TEHLİKE SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Meltem Hayat BULGUR

İstanbul

Haziran-2019

T.C.
İSTANBUL SABAHATTİN ZAİM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE TEHLİKE
SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Meltem Hayat BULGUR

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Fatih SERBEST

İstanbul

Haziran-2019

TEZ ONAY SAYFASI

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından Özel Hukuk Anabilim Dalı, Özel Hukuk Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman Dr. Öğr. Üyesi Fatih SERBEST



Üye Dr. Öğr. Üyesi Ramazan ARITÜRK



Üye Dr. Öğr. Üyesi Hasan Ali KAPLAN



Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.



Prof. Dr. Ömer ÇAHA

Enstitü Müdürü

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Yüksek lisans tezi olarak hazırladığım “**Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Tehlike Sorumluluğu**” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

Meltem Hayat BULGUR

ÖNSÖZ

Türkiye’de artan nüfus ve trafik yoğunluğu çerçevesinde gün geçtikçe önemi artan trafik kazaları nazarında, yaptığımız tez çalışmasında Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Tehlike Sorumluluğu inceleme konusu yapılmıştır.

Bu kapsamda tez; giriş, beş bölüm, sonuç ve kaynakça olmak üzere hazırlanmış olup yapılan çalışmada güncel mevzuat ve Yargıtay Kararları süzgeçten geçirilerek analizler ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Tez yazım aşamalarının her anında yardımlarını, önerilerini ve bilgilerini benimle paylaşan değerli tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Fatih SERBEST’e, mesleki hayatımın başından itibaren hukuki bilgi ve tecrübeleriyle bana yol gösteren Sayın Av. Mehmet Murat EYİ’ye, eğitime her şeyden çok değer veren rahmetli babaannem Mahide ÖFKELİ’ye, maddi manevi desteklerini hiçbir zaman üzerimden esirgemeyen kardeşim Mert Ahmet ÖFKELİ ve babam Ahmet ÖFKELİ’ye, eğitim ve öğretimin her yaşta ve şartta sürdürdüğüne inanan ve beni bu konuda teşvik eden, cesaretlendiren, gücüme güç katarak yanımda olan, mesleğimi icra etmemde bana ışık tutan sevgili eşim Av. Mustafa BULGUR’a teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans tez çalışmamı; her zaman bana inanan ve tüm eğitim ve iş hayatım boyunca destek olan, emeği üzerimde en çok olan insana canım annem Nurhayat BERGİL ÖFKELİ’ye ithaf ediyorum.

Meltem Hayat BULGUR

İstanbul-2019

ÖZET

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE TEHLİKE SORUMLULUĞU

Yüksek Lisans, Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Fatih SERBEST

Haziran-2019, 113 Sayfa

Yaptığım tez çalışması ile günümüzde artan motorlu araç sayısı neticesinde oluşan trafik yoğunluğu sebebiyle artış gösteren trafik kazaları çerçevesinde meydana gelen zararlardan kimin ya da kimlerin sorumlu olduğu, bu sorumluluk türünün ve kapsamının nelerden ibaret olduğu ve 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yer alan kavramların ayrıntılı bir şekilde incelenmesi amaçlanmıştır. Tezin ana sorusu karayolu trafik kazası mağdurlarının ve ailelerinin Türk Hukuku'nda uğradığı zararlardan kimlerin sorumlu olduğunun tespit edilmesidir.

Söz konusu tez yazımı esnasında kullanılan araştırma yöntemi doküman incelemesi yoluyla nitel araştırma yöntemidir. Bu kapsamda 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu, ilgili yönetmelikler, kütüphane çalışmaları kapsamında konuyla ilgili kitaplar, konuyla bağlantısı olan yüksek lisans ve doktora tezleri, internet kaynak taraması, makaleler ve dergiler incelenerek analiz edilmiştir.

Motorlu taşıtların yol açtığı zararların tazminatı konusunda Türk Hukuku tehlike sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu kusursuz sorumluluk türü, trafik kazası mağdurlarının konumu, geleneksel kusura dayalı sorumluluk yükümlülüğü ile karşılaştırıldığında olumludur.

Anahtar Kelimeler: Sorumluluk, Tehlike Sorumluluğu, Hakkaniyet, Adalet, Tehlikeli Fiiller, Karayolları Trafik Kanunu, Karayolu Trafik Kazası, Motorlu Taşıt, Tazminat, Maddi Tazminat, Manevi tazminat.

ABSTRACT

STRICT LIABILITY PROVISIONS OF THE HIGHWAYS TRAFFIC LAW

Master, Private Law

Thesis Advisor: Dr. Öğr. Üyesi Fatih SERBEST

June-2019, 113 Pages

The purpose of this thesis is to analyse applicable liability regulations of Turkish Highways Traffic Law (Law Numbered 2918), considering the fact that traffic accidents has become inconsistent due to the traffic density that occurs because of the increasing number of motor vehicles. The main question structured as to find out who is liable for the damages of road traffic accident victim's and their families under Turkish Law.

The qualitative research methods through a document review is used during the writing of the thesis. In this context, the Highways Traffic Law No. 2918, the Turkish Code of Obligations No. 6098, related regulations, related books within the scope of library studies, related master's and doctorate theses, internet resource search, articles and journals were analysed.

Turkish Law holds a strict liability with regard to the compensation for damage caused by motor vehicles. In this respect the position of road, traffic victims are favourable when compared to traditional fault base liability system.

Keywords: Liability, Strict Liability, Fairness, Justice, Dangerous Action, Highways Traffic Law, Road Traffic Accident, Motor Vehicle, Compensation, Pecuniary Damages, Non-pecuniary Damages.

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI.....	i
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLO LİSTESİ	ix
KISALTMALAR LİSTESİ.....	x

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ	1
1.1. Problem	2
1.2. Amaç	3
1.3. Yöntem	3
1.4. Literatür Taraması	3
1.5. Araştırmanın Önemi	6
1.6. Sınırlılıklar.....	6
1.7. Tanımlar	6

İKİNCİ BÖLÜM

HUKUKİ DÜZENDE GENEL OLARAK SORUMLULUK KAVRAMI VE TEHLİKE SORUMLULUĞU	8
2.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	8
2.2. Kusur Sorumluluğu	9

2.3.	Kusursuz Sorumluluk (Sebepl Sorumluluğu).....	11
2.3.1.	Kusursuz Sorumluluk Halleri ve Benzer Kavramlardan Farkları.....	12

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

	TEHLİKE SORUMLULUĞUNUN İLKELERİ.....	14
3.1.	Hakkaniyet İlkesi.....	14
3.2.	Dağıtıcı Adalet İlkesi.....	15
3.3.	Sosyal Hukuk Devlet İlkesi.....	16

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

	TEHLİKE SORUMLULUĞUNUN TEMELİNDEKİ İSNAT NEDENLERİ ...	17
4.1.	“Nimetten Yararlanan Kulfetine Katlanır” İlkesi.....	17
4.2.	Tehlike İlkesi.....	18
4.3.	Hakimiyet İlkesi.....	19

BEŞİNCİ BÖLÜM

	TÜRK BORÇLAR KANUNU'NA GÖRE TEHLİKE SORUMLULUĞU	21
5.1.	1 Temmuz 2012 tarihinden önce kabul edilen 818 Sayılı Borçlar Kanunu	21
5.2.	1 Temmuz 2012 tarihinden sonra yürürlüğe giren 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu	27

ALTINCI BÖLÜM

	KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE TEHLİKE SORUMLULUĞU.....	30
6.1.	K.T.K. Çerçevesinde Tanımlanan Önemli Terimler.....	30
6.1.1.	İşleten Terimi.....	30

6.1.2.	İşleten Türleri	33
6.1.3.	İşletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi Kavramı	40
6.1.4.	İşletenin Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kimseler	41
6.1.5.	Trafik Kazası, Karayolu, Araç, Taşıt ve Motorlu Araç Kavramları	46
6.2.	Hukuksal Niteliği	48
6.3.	K.T.K. Kapsamında Kusursuz Sorumluluk Halleri.....	50
6.4.	İşletilme Durumunda Olan Motorlu Araç Sebebiyle Oluşan Sorumluluk Türü 51	
6.4.1.	İşletim Halinde Bir Motorlu Aracın Var Olması	54
6.4.2.	Bir Zararın Varlığı	64
6.4.3.	Trafik Kazası Neticesinde Zararın Doğması Şartı	70
6.4.4.	Uygun İliyet Bağının Varlığı	73
6.5.	İşletilme Durumunda Bulunmayan Motorlu Araç Sebebiyle Oluşan Sorumluluk Türü	75
6.5.1.	İşletim Durumunda Bulunmayan Bir Motorlu Aracın Var Olması	79
6.5.2.	Bir Zararın Varlığı.....	82
6.5.3.	Araç İşletenin ya da Fiillerinden Sorumlu Bulunduğu Kimselerin Kusurlarının veya Araçta Bulunan Bozukluğun Mevcudiyetinin Trafik Kazasının Meydana Gelmesine Neden Olması.....	82
6.5.4.	Uygun İliyet Bağının Varlığı	86
6.6.	Trafik Kazası Sonrasındaki Yardım Çalışmalarından Kaynaklanan Sorumluluk Türü	86
	SONUÇ.....	92
	KAYNAKÇA	98
	ÖZGEÇMİŞ.....	103

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1: Türkiye'nin 2008-2017 Yıllarına Ait Trafik Kaza İstatistikleri 1



KISALTMALAR LİSTESİ

BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGE	: Federal Mahkeme Kararları
Bs.	: Bası
C.	: Cilt
E.	: Esas
K.	: Karar
İBGK	: İctihadı Birleştirme Genel Kurulu
H.D.	: Hukuk Dairesi
H.G.K.	: Hukuk Genel Kurulu
K.T.K.	: 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu
S.	: Sayı
T.	: Tarih
T.B.K.	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
T.C.K.	: 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu
T.M.K.	: 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu
T.T.K.	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
Vb.	: ve benzeri
Vd.	: ve devamı

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ

Bu tezin konusu "Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu" dur. Tezde, "trafikte" karşılaşılan birçok soruna cevap bulunmaya çalışılmıştır. Zira Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre; Türkiye'de nüfus artan bir grafik şeklinde ilerleme göstermektedir¹.

Artan bu nüfus yoğunluğu ise beraberinde artan trafik kazalarını doğurmuştur. Türkiye İstatistik Kurumu'nun bu konuda yapmış olduğu son araştırma 2017 yılına ait olup yayınladığı tablo şöyledir²:

Tablo 1.1: Türkiye'nin 2008-2017 Yıllarına Ait Trafik Kaza İstatistikleri

Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı		Yaralı sayısı	
				Toplam	Kaza yerinde		
2008	950 120	104 212	845 908	4 236	4 236	-	184 468
2009	1 053 346	111 121	942 225	4 324	4 324	-	201 380
2010	1 106 201	116 804	989 397	4 045	4 045	-	211 496
2011	1 228 928	131 845	1 097 083	3 835	3 835	-	238 074
2012	1 296 634	153 552	1 143 082	3 750	3 750	-	268 079
2013	1 207 354	161 306	1 046 048	3 685	3 685	-	274 829
2014	1 199 010	168 512	1 030 498	3 524	3 524	-	285 059
2015	1 313 359	183 011	1 130 348	7 530	3 831	3 699	304 421
2016	1 182 491	185 128	997 363	7 300	3 493	3 807	303 812
2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7 427	3 534	3 893	300 383

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

- Bilgi yoktur.

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

Söz konusu veriler neticesinde, Türkiye'de meydana gelen trafik kazaları nedeniyle her gün yüzlerce hatta binlerce insan maddi ya da manevi veyahut hayati kayıplara uğradığı tespit edilmektedir.

¹ www.nufusu.com [20.05.2019]

² <http://www.tuik.gov.tr> [21.05.2019]

Tüm bu olaylar neticesinde ortaya çıkan bu zararların kim veya kimler tarafından karşılanması gerektiği sorusunun cevabının bulunması gerekmektedir. Bu bağlamda ilk önce tespit edilmesi gereken konu, sorumluluğun kime atfedileceğidir. Dolayısıyla tezin ana konusu Karayolları Trafik Kanunu çerçevesinde sorumluluk türünün ne olduğu ve bunun doğurduğu sonuçlardır.

Ancak spesifik bir konu olması ve konunun tam kavranabilmesi için öncelikle "Genel Tehlike Sorumluluğu" kavramının incelenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda tezde, ilk önce Genel Tehlike Sorumluluğu irdelenecek ve ilkeleri ile isnat nedenleri anlatılacaktır. Türk Hukukunda genel tehlike sorumluluğunun özeti yapıldıktan sonra Genel Tehlike Sorumluluğunun Karayolları Trafik Kanunu'ndaki yerinin tam olarak kavranabilmesi için Türk Borçlar Kanunu'ndaki yerine değinilip Karayolları Trafik Kanunundaki özellik ve niteliğine geçiş yapılacaktır.

Tezin giriş bölümünde; tez konusunun hangi probleme dayandığı, tezin amacının ne olduğu, tezin yöntemi, tez yazım aşamasında hangi araştırma yönteminin kullanıldığı, yapılan literatür taramaları, araştırmanın önemi, tezin sınırları ve tanımlar yer almaktadır.

1.1. Problem

Tehlike sorumluluğu denildiğinde akla ilk gelen şey, kendi bünyesinde tehlike barındıran bir şey nedeniyle başkaca kişilerin zarar görmesi olgusudur. Bu nedenle bazı özel durumlarda genel kabul olan kusur sorumluluğunun benimsenmesi zarar gören kişilerin haksızlığa uğramasına yol açacağından hukuk düzeni tehlike yani kusursuz sorumluluk prensibini benimsemiştir.

Bu özel durumların en başında ise motorlu araç işletilmesi durumu yer almaktadır. Hayatın olağan akışına bakıldığında, motorlu bir aracın işletilmesi hatta bazen işletilmemesi hali dahi kendi bünyesinde bir tehlike durumu barındırmaktadır. Bu noktada ortaya çıkan zararların kim ya da kimler tarafından tazmin edileceği, bu sorumluluk türünün uygulamada nasıl yürüyeceği ve en önemlisi bu sorumluluk atfedilirken mevcut hukuk kurallarının nasıl uygulandığı Yargıtay kararları doğrultusunda değerlendirilecektir.

Sonuç olarak bu tezin problemi; Karayolları Trafik Kanunu nezdinde ortaya çıkan zararların kim/kimler tarafından tazmin edilmesi gerektiği ve burada uygulanacak sorumluluk türünün ne olduğudur.

1.2. Amaç

Tez çalışmasının temel amacı yukarıda bahsedilen, motorlu araç işletilmesi ve işletilmemesi durumunda meydana gelen zararların kim tarafından ve nasıl tazmin edileceği ile sorumluluk türünün her yönüyle açıklığa kavuşturulmasıdır. Bu doğrultuda, başta sorumluluk kavramı olmak üzere tehlike sorumluluğu kavramı ilke ve isnat nedenleriyle bir bütün olarak ele alınmış akabinde Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenen kavramlar ve tehlike sorumluluğu incelenerek uygulamada karşılaşılan sorunlara çözüm fikirleri sunulmuştur.

1.3. Yöntem

Yapılan tez araştırmasında yöntem olarak “doküman incelemesi” yöntemi kullanılmıştır. Bu kapsamda; 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu Yönetmeliği, 17/10/1996 tarih ve 4199 sayılı Kanun, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu, kütüphane çalışmaları kapsamında Borçlar Hukuku kitapları, trafik kazalarına yönelik kaleme alınan kitaplar, motorlu araç işleteninin sorumluluğuna ilişkin kitaplar, sorumluluk kavramına yönelik kitaplar, konuyla bağlantısı olan yüksek lisans ve doktora tezleri, internet kaynak taraması, Yargıtay Kararları, makaleler ve dergiler incelenerek analiz edilmiştir.

1.4. Literatür Taraması

Literatür taraması esnasında konuyla ilgili yazılan tezlere bakıldığında Karayolları Trafik Kanunu odak noktası kabul edilerek yazılan 8 adet tez olduğu saptanmıştır. Bu tezler ve kısaca içerikleri şunlardır:

-Enes Berk, “*Karayolları Trafik Kanunu'nda Destekten Yoksun Kalma Tazminatından Sigorta Şirketinin Sorumluluğu*”, Hacettepe Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2016.

Berk tezinde; meydana gelen trafik kazaları neticesinde talep edilebilen destekten yoksun kalma tazminatının K.T.K.'daki yerinden ve işbu tazminat türüne ilişkin sigorta şirketinin sorumluluğundan bahsetmiştir.

-Hatice Karacan Çetin, “*Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre Ve Alman Hukukları Karşılaştırılmalı)*”, İstanbul Üniversitesi, Doktora Tezi, 2015.

Çetin tezinde; K.T.K.’da yer alan sorumluluğu, Türk-İsviçre-Alman hukuklarını kıyaslayarak anlatmıştır.

-İlker Zencir, “*2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Ve İlgili Mevzuat Çerçevesinde Taşıt Rehni*”, Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2015.

Zencir tezinde; K.T.K. kapsamında çok daha spesifik bir konuya değinmiş ve bu kanun çerçevesinde taşıt rehni konusunu açıklamıştır.

-Alev Öznur, “*Yargıtay Kararları Doğrultusunda Karayolları Trafik Kanununa Göre Kusursuz Sorumluluk*”, İstanbul Kültür Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi. 2012.

Öznur tezinde; Yargıtay kararları ışığında K.T.K.’da yer alan sorumluluk türlerini, bu sorumluluk türlerine göre belirlenecek tazminatları, sorumluluk açısından sigorta şirketlerinin durumu, sorumluluğa ilişkin düzenlenen anlaşmaları ve zamanaşımı konularını açıklamıştır. Tezde, 2918 sayılı Kanun çerçevesinde işbu tez ile benzer tanımlar yapıldığı görülmektedir.

-Selda Yıldırım Gürsal, “*2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Ve Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibinin Maddi Tazminat Sorumluluğu*”, Süleyman Demirel Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 1999.

Gürsal tezinde; motorlu araç işleteni ve teşebbüs sahibinin K.T.K.’ya göre maddi tazminat sorumluluğunun ne olduğu konusunu incelemiştir.

-Ali Yaşar Özkan, “*Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Ve Araç İşleticisinin Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibinin Hukuki Sorumluluğu*”, Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 1999.

Özkan tezinde; K.T.K. kapsamında motorlu araç işletenin ve teşebbüs sahibinin genel olarak sorumluluklarının neler olduğundan bahsetmiştir.

-Ramazan Tunç, “*2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğunun Ortadan Kalktığı veya Hafiflediği Durumlar*”, Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 1990.

Tunç tezinde; motorlu araç işletenin sorumluluğunun bertaraf edileceği ya da hafifleyeceği durumların neler olduğunu değerlendirmiştir.

-Hasan Seçkin Ozanoğlu, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Sorumlulukların Yarışması ve Rücu Davası”, Ankara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 1989.

Ozanoğlu tezinde; K.T.K.’ da yer alan birden fazla sorumluluk türünün yarışması durumunu incelemiş ve bu konu hakkındaki rücu davasını açıklamıştır.

İşbu tezde ise tehlike sorumluluğu kavramı Türk Hukuku bazında anlatılarak K.T.K. kapsamında özele indirgenmiş ve doktrinde tehlike sorumluluğunun K.T.K.’daki tüm boyutu Yargıtay kararları ve ilgili kitaplar analiz edilerek sunulmuştur.

Yapılan literatür taraması neticesinde söz konusu tez ile en çok benzerlik gösteren tezin Öznur’un “Yargıtay Kararları Doğrultusunda Karayolları Trafik Kanununa Göre Kusursuz Sorumluluk” konulu tezi olduğu belirlenmiştir. Ancak Öznur tezini, Borçlar Kanunu değişmeden önce kaleme almış ve 2012 yılı ile öncesindeki Yargıtay kararları doğrultusunda inceleme yapmıştır. 2012 yılından 2019 yılına kadar geçen 7 sene boyunca Karayolları Trafik Kanunu’nda bazı tanımlarda, trafik kurallarında, sağlık hizmeti bedellerinin ödenmesinde, sigorta şirketlerine başvuru esaslarında, idari para cezalarında olmak üzere pek çok değişiklik yapılmıştır.

Diğer yandan Öznur tezini geniş tutarak K.T.K.’da yer alan tüm sorumluluk türlerini, sigorta şirketlerinin durumunu, tazminat esaslarını, sorumluluk anlaşmalarını ve zamanaşımı konularını anlatmıştır³.

Oysa işbu tezde konu sınırlandırılması yapılarak öncelikle genel tehlike sorumluluğu kavramı, Türk Borçlar Kanunu nezdinde ilke ve isnat nedenleri anlatılmış, sonrasında motorlu araç kavramının unsurları ile mekanoteknik-trafiğe çıkarma görüşleri tartışılarak sadece K.T.K. madde 85 kapsamında tehlike sorumluluğu ve esasları değerlendirilmiştir.

³ Öznur, Alev. “Yargıtay Kararları Doğrultusunda Karayolları Trafik Kanuna Göre Kusursuz Sorumluluk” Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Kültür Üniversitesi, 2012.

1.5. Araştırmanın Önemi

Türkiye’de artan nüfus yoğunluğu⁴ ve araç sayısı⁵ neticesinde trafik kazalarının artışı, 2018-2019 tarihinde kaçınılmaz olmuştur. Bu sebeple bu trafik kazaları sonucu meydana gelen zararların tazmin edilmesi hususunun iyice kavranması, bu nedenlerden dolayı yaşanan mağduriyetlerin en aza indirilmesi açısından büyük önem taşımaktadır.

1.6. Sınırlılıklar

Tez çalışmasında Karayolları Trafik Kanunu kapsamında tehlike sorumluluğunun sadece hukuki boyutu incelenmiştir. Bu kapsamda idari ve cezai sorumluluk konularına yer verilmemiştir. Tezde en temel nokta “tehlike sorumluluğu” olarak kabul edilmiş ve sadece K.T.K. madde 85 inceleme konusu yapılmıştır. Ayrıca sigorta şirketlerinin durumu da tez konusu arasında yer almamaktadır.

1.7. Tanımlar

Tez çalışmasında yapılan araştırmalar neticesinde aşağıdaki tanımlara yer verilmiştir. Bu tanımlar sırasıyla şunlardır:

Sorumluluk; bir kimsenin üçüncü bir kimseye verdiği zararın giderilmesine ilişkin yükümlülüğüdür⁶.

Kusur sorumluluğu, hukukun cevaz vermediği bir davranış ile üçüncü bir kimseye zarar veren kişinin bu zararı gidermekle yükümlü olmasıdır⁷.

Kusursuz sorumluluk, bir kimsenin başka bir kimseye vermiş olduğu zararın kaynağı kusura değil de kanunlara dayanıyorsa, zarar verenin sorumluluğu kusursuz sorumluluktur⁸.

⁴ Bkz. dipnot 1.

⁵ Bkz. dipnot 2.

⁶ Henri Deschenaux & Pierre Tencier, *Sorumluluk Hukuku*, çev. Salim Özdemir (Ankara:1983), 1.

⁷ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 14 bs. (Ankara: 2012), 492.

⁸ Haluk Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku* (İstanbul: 2010), 8.

Olağan sebep (özen) sorumluluğu, bir kimse özen yükümlülüğünü yerine getirmemesi sebebiyle başka bir kimseye zarar verdiği takdirde oluşan sorumluluk türüdür⁹.

Tehlike sorumluluğu, kusur olgusundan bağımsız, kendi içerisinde barındırdığı tehlikeye hâkim olunmasından kaynaklanan istisnai ve katı bir sebep sorumluluğu türüdür¹⁰.

Ayrıca; “*işleten, şekli ve maddi ölçüt, gerçek işleten, malik, araç sahibi, ariyet sözleşmesi, kiracı, farazi işleten, ortak işleten, motorlu aracın bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, sürücü, şoför, yetkili ve yetkisiz sürücü, hizmetli, karayolu, taşıt, araç, motorlu araç, iş makinesi, tramvay, zarar, manevi ve maddi zarar, fiili zarar, yoksun kalınan kar, trafik kazası, nedensellik bağı*” tanımları kendi bölümlerinde açıklanmıştır.

⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 14 bs. (Ankara: 2012), 500.

¹⁰ Mehmet Erdem, “Türk Borçlar Kanunu Uyarınca Tehlike Sorumluluğu”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Hukuk Sempozyumu Özel Sayısı, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu, 3-4 Haziran 2011* (İstanbul: 2011), 217.

İKİNCİ BÖLÜM

2. HUKUKİ DÜZENDE GENEL OLARAK SORUMLULUK KAVRAMI VE TEHLİKE SORUMLULUĞU

Tez konusunun daha net açıklanabilmesi için öncelikle Türk Hukuk düzeninde sorumluluk kavramının ne olduğunun bilinmesi gerekmektedir. Bu nedenle bu bölümde öncelikle sorumluluk kavramının hukuki niteliğinden bahsedilecek sonrasında ise kusur ve kusursuz sorumluluk başlıkları doğrultusunda sorumluluk türleri değerlendirilecektir.

2.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Hukuki sorumluluk kavramı; genel anlamıyla hukuka aykırı bir eylem neticesinde kendisi dışında bir başka kimsenin maddi veya manevi bir zarara uğramasına sebep olan kişinin, söz konusu zarara katlanarak işbu zararı giderme yükümlülüğü altına girmesidir¹¹. Başka bir deyişle, hukuki sorumluluk, zarar görenin uğramış olduğu zararın, zarara sebep olan tarafından tazmin edilmesidir¹². Burada ayrıca sorumluluk kavramını açıklamak gerekmektedir. Bu bağlamda sorumluluk, bir kişinin başkaca diğer bir kişiye karşı yapma yükümlülüğü altında olduğu şeydir¹³. Hukuki anlamda ise sorumluluk, “borç” demektir. Bir kimsenin başka bir kimseye borçlu olması gereken hukuki sebepleri “haksız fiiller”, “hukuki işlemler” ve “sebepsiz zenginleşme” olarak ifade etmektedir¹⁴.

Hukuki sorumluluk kavramı kendi içerisinde ikiye ayrılmaktadır. Şayet zarara sebep olan kişi ile zarara uğrayan kişi arasında hukuki bir ilişki kurulmuş ise buna “akit

¹¹ Henri Deschenaux & Pierre Tencier, *Sorumluluk Hukuku*, çev. Salim Özdemir (Ankara: 1983), 1; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 14 bs. (Ankara: 2012), 490.

¹² Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, 3.

¹³ Bkz., www.tdk.gov.tr

¹⁴ M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 8 bs. (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010), 31-32.

sorumluluğu", böyle bir hukuki ilişki yok ise "*akit dışı sorumluluk*" gündeme gelmektedir¹⁵. Burada akit dışı sorumluluğu, "dar anlamda sorumluluğu" ifade ederken akit sorumluluğu ve akit dışı sorumluluğunu birlikte kapsayan sorumluluk kavramını ise "geniş anlamda sorumluluk" deyimini ifade etmektedir.

Tez konusunun asıl amacı Karayolları Trafik Kanununa Göre Genel tehlike Sorumluluğu olduğundan, genel anlamdaki sorumluluk bölümünde haksız fiilden kaynaklı borçlar anlatılacaktır. Bu kapsamda ise haksız fiil sorumluluğu da kendi içerisinde ikiye ayrılmaktadır: 1-*Geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu*, 2- *Dar anlamda haksız fiil sorumluluğu*.

Haksız fiil sorumluluğu ile geniş anlamda kusur sorumluluğu ve kusursuz sorumluluk (sebeup sorumluluğu) kastedilirken, dar anlamda salt kusura ilişkin sorumluluk ifade edilmektedir¹⁶. Yani aslında dar anlamıyla haksız fiile dayalı sorumluluk, aynı zamanda kusura dayalı sorumluluk olarak bilinmektedir. Kusura dayalı sorumluluğun oluşabilmesi için, gündeme gelen sorumluluk olgusunun çıkış dayanağını kusura dayandırması aranmaktadır¹⁷.

2.2. Kusur Sorumluluğu

İsviçre ve Türk doktrinini¹⁸ göz önüne alarak Oğuzman/Öz kusur kavramını; "*Hukuka aykırı sonucu istemek (kast) veya bu sonucu istememekle birlikte bu davranıştan kaçınmak için iradesini yeter derecede kullanmamak (ihmal).*" olarak tanımlamıştır¹⁹.

¹⁵ Abdülkadir Yılmaz, "2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun'unda Kusursuz Sorumluluk", 2, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

¹⁶ Özge Yücel, "Türk Borçlar Kanunu'na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu" Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013, 9-10.

¹⁷ M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 5 bs. (İstanbul: 1995), 469.

¹⁸ Hermann Becker, *Berner Kommentar zum Schweiz*, 92 vd.; Keller & Gabi, *Das Schweizerische Schuldrecht*, 52 vd.; Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 2, 3 bs. (Ankara: 1989), 110 vd.; Hüseyin Hatemi, *Akit Dışı Sorumluluk Hukuku*, (İstanbul: 1994), 11 vd.

¹⁹ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 526.

Burada zararın ortaya çıkmasına neden olan unsurun "**kusur**" olmasından dolayı sorumluluğun ortaya çıkmasının nedeni de kusur olacağından, bu sorumluluk türü "*kusur sorumluluğu*" olarak ifade edilmektedir. Hukukumuzun benimsediği kusur sorumluluğu türünde; oluşan zararın tazmin edilmesi için bir kimsenin sorumluluğuna gidilmesinde aranan ilk unsur kusurdur. Zira kusur, sorumluluğun kurucu unsurudur ve sorumluluk ancak ve ancak kusur söz konusu olduğu takdirde doğmaktadır. Hal böyle iken kusur yoksa sorumluluk da yoktur²⁰.

Haksız fiil sorumluluğu, Türk Borçlar Kanunu madde 49 nazarında açıklanmıştır. Söz konusu madde;

"Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür.

Zarar verici fiili yasaklayan bir hukuk kuralı bulunmasa bile, ahlaka aykırı bir fiille başkasına kasten zarar veren de bu zararı gidermekle yükümlüdür."

hükmüne amirdir.

Haksız fiil kavramının gündeme gelebilmesi için; hukuk düzenine aykırı eylem, zarar ve işbu hukuk düzenine aykırı eylemle meydana gelen zarar arasında nedensellik bağının yani uygun illiyetin olması gerekmektedir²¹.

Haksız fiilin gerçekleşmesi neticesinde, maddi ve manevi zarar oluşabilmektedir. Ayrıca maddi zarar da *fiili zarar ya da mahrum kalınan kar* olacak şekilde iki ayrı durumdan oluşmaktadır²².

Zarar gören bir kimsenin malvarlığı üzerinde kendi isteği haricinde oluşan azalma "*fiili zarar*" olarak ifade edilmektedir²³. "*Yoksun kalınan kar*" ise, haksız fiil hiç meydana gelmeseydi, zarar görenin elde edecek olduğu karın yani aktifin elde edilememesinden

²⁰ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara: 1989), 127 vd.

²¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 2, (Ankara: 1989), 29 vd.

²² Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: Yetkin Yayınları, 2015), 526.

²³ Haluk Tandoğan, *Responsabilite Civile, Geneve* (Tandoğan, Responsabilite), 57; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 559.

kaynaklanan zarardır²⁴.

Manevi zarar kavramı ise, maddi zarar gibi somut olmayıp, bir kimsenin kişilik değerlerinde veya şahsi varlığında kendi isteği olmaksızın sübut bulan azalmayı ifade etmektedir²⁵.

Haksız fiil sorumluluğunun ortadan kalkması mümkündür. Zira meydana gelen zarar ile zarara sebebiyet veren hukuka aykırı fiil arasında bulunan uygun nedensellik bağı kesilirse kusurdan bahsedilmesi söz konusu olmayacak ve böylelikle bir sorumluluk gündeme gelmeyecektir. Nedensellik bağının kesilmesi; “mücbir sebep”, “zarara uğrayanın ağır kusuru” ve “üçüncü şahsın hareketi” olmak üzere üç ana etkende söz konusu olmaktadır²⁶.

2.3. Kusursuz Sorumluluk (Sebep Sorumluluğu)

Kusursuz sorumluluk diğer bir deyişle sebep sorumluluğu, aslında endüstri devrimi ile gündeme gelmeye başlamıştır. Zira endüstri devrimi neticesinde dünya, yeni teknik icatlarla tanışmış ve bu sayede makineleşme süreci doğmuştur. Tüm bu teknik gelişmeler haliyle sosyal yaşamı ve ilişkileri de etkilemiş, ortaya daha komplike durumların çıkmasına neden olmuştur²⁷. İşte yeni meydana gelen bu toplumla beraber, sebep sorumluluğu kavramı zorunlu olarak baş göstermiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere aslında sebep sorumluluğu, bir nevi sanayi toplumu icadıdır.

Kusursuz sorumluluk temelinde "*zarara sebep olma*" düşüncesi yer almaktadır. Yani kusursuz sorumluluğun gündeme gelmesi için salt "*zararın oluşmasına neden olma*" yeterli olup söz konusu kimsenin ayrıca kusurunun bulunması gerekmez.

Yani sebep sorumluluğundaki kurucu unsur "*kusur*" değildir. Sorumluluğun oluşabilmesi için kanun koyucunun belirlediği kriterlerin oluşması yeterli kabul

²⁴ Ali Naim İnan, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 3 bs. (Ankara: 1984), 275.

²⁵ Mehmet Ünal, “Manevi Tazminat ve Kusurun Rolü”, *AÜHF*, C. 35, S. 1-4, (Ankara: 1981), 399; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 548, 655.

²⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 557.

²⁷ A. Mesut Küçükcalay, “Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, S. 2-Güz (1997): 51-68.

edilmiştir²⁸. Yukarıda da bahsedildiği üzere, haksız fiil ile bu fiil sonucu oluşan zarar arasında neden-sonuç ilişkisinin bulunması sebep sorumluluğunun varlığı için yeterlidir. Kusursuz sorumluluk fikrinin doğması, doktrinde “hakkaniyet, tehlike ve hâkimiyet fikrileri” ne bağlanmıştır.

2.3.1. Kusursuz Sorumluluk Halleri ve Benzer Kavramlardan Farkları

Kusursuz sorumluluk, “*olağan sebep (özen) sorumluluğu*” ve “*tehlike sorumluluğu*” olmak üzere iki ana ayırmadan oluşmaktadır. Özel bir ayırım olarak da bazı durumlar için “*hakkaniyet sorumluluğu*” kavramı gündeme gelmektedir²⁹.

A. Olağan Sebep (Özen) Sorumluluğu

Olağan sebep sorumluluğu denildiğinde sorumluluk derecesinin, kusur sorumluluğu ile tehlike sorumluluğu ortasında/arasında bir noktada düşünülmesi gerekmektedir. Zira kusursuz sorumluluk şeklinin en hafif hali, olağan sebep sorumluluğudur.

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı üzere tehlike sorumluluğu, olağan sebep sorumluluğundan daha ağır bir sorumluluk türüdür³⁰. Tehlike sorumluluğuna göre daha hafif olan olağan sebep sorumluluğu için kişinin özenli ve dikkatli davranıp davranmadığı önem taşır. Yani bu sorumluluk türünde de aslında kişinin kusurunun olması şart değildir³¹. Sadece bir kimsenin denetim yapma yükümlülüğüne uyması ve objektif özen göstermesi beklenir³². Kısacası olağan sebep sorumluluğu, objektif özen gösterme yükümlülüğünün ihlali olarak tanımlanabilir.

B. Tehlike Sorumluluğu

Olağan sebep sorumluluğunda da bahsedildiği üzere, sorumluluk türleri içinde en ağır olan tür “*tehlike sorumluluğu*” dur³³. Zira bu sorumluluk, tehlikeli faaliyetler

²⁸ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 9 bs. (İstanbul: 2006), 449.

²⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 614.

³⁰ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

³¹ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 1995), 563.

³² Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 2 bs. (Ankara:2002), 203 vd.

³³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2012), 501.

yürütülmesi sebebiyle üstlenilen sorumluluk türü olup ismi de bu nedene dayanmaktadır.

Tehlike sorumluluğundan bahsedilebilmesi için bir kimsenin kusurunun ya da objektif özen ile denetim yapma yükümlülüğünün ihlalinin olması aranmaz³⁴. Bir kanun veya kanun hükmü ile özel bir tehlike sorumluluğu getirilebilmektedir. Zira bir kuruluş, işletme veya faaliyet dalı için tehlike sorumluluğu düzenlemesi yapılabilmektedir. Tabii ki salt bir işletme ya da faaliyetin olması sorumluluğun oluşması için yeterli olmamaktadır. İşletme, kuruluş veya faaliyetin yanında ayrıca bu olguların varlıklarının zarar doğurması ya da doğurma ihtimali barındırması gerekmektedir. Bu sorumluluk türü ile tehlikeli faaliyet gösteren işletme veya kuruluş sahiplerinin daha dikkatli ve özenli davranmaları teşvik edilmekte ve olası zararların azaltılması istenmektedir³⁵.

C. Hakkaniyet Sorumluluğu

Hukuk, bazı özel durumlarda³⁶, bir kimsenin müdahalede bulunmasını hukuka uygun kabul edebilir. Fakat her ne kadar hukuk tarafından bu müdahale hukuka uygun kabul edilse de müdahale gören tarafın bir mağduriyeti söz konusu olmaktadır. Böyle bir durumun varlığı halinde hakkaniyet düşüncesi³⁷ gündeme gelecektir ve zarar gören kişinin kısmi de olsa zararının giderilmesi gerekecektir. Bu tip durumlarda oluşan sorumluluk türü ise “*hukuka uygun müdahaleden doğan*” ve temelinde hakkaniyet ilkesine dayanan “*hakkaniyet sorumluluğu*” nu gündeme getirmektedir.

³⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 9 bs. (İstanbul: 2006), 454.

³⁵ Hasan Tahsin Gökcan ve Seydi Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, 7 bs. (Ankara: 2010), 34; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 452.

³⁶ Bkz., T.M.K. madde 14-15-16/2 ve T.B.K. madde 65.

³⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 614.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TEHLİKE SORUMLULUĞUNUN İLKELERİ

Tezin en başından itibaren bahsedildiği üzere, tehlike sorumluluğu kusursuz bir sorumluluk hali teşkil etmekte olup olağanüstü ve istisnai bir sorumluluk türünü ifade etmektedir. Dolayısıyla kusur sorumluluğundan farklı özellikleri mevcut bu sorumluluk türünün, genel sorumluluk türünden ayrı olarak kendine özgü ilkelerinin olması gerekmektedir. Bu ilkeleri bir temele oturtmadan tehlike sorumluluğunu kavramak mümkün değildir. Zira tehlike sorumluluğu, söz konusu ilkelerin mevcudiyetini sağlamak için ortaya çıkma gereksinimi duymuştur. Bu ilkeler; hakkaniyet ilkesi, dağıtıcı adalet ilkesi ve sosyal hukuk devleti ilkesinden oluşmakta olup bu başlık altında açıklanacaktır³⁸.

3.1. Hakkaniyet İlkesi

Genel olarak tazminat hukuku içeriğinde hakkaniyet düşüncesi yer almaktadır³⁹. Zira bu kapsamda zarar görenin gördüğü zarara katlanması fikri, hakkaniyet ve adalete aykırı düşüğü için terk edilmiş ve bu konuda yeni ilke ve düşünceler yer almaya başlamıştır⁴⁰. Bu doğrultuda, hakkaniyet gereği, kusuru olmaksızın bir zarara sebebiyet veren bir kimse, zararı tazmin etmeli veyahut da zarar gören ile bu zararı birlikte üstlenmeli yani paylaşmalıdır⁴¹.

Burada fedakârlık ve hakkaniyet ilkelerinin birbirine karıştırılmaması gerekmektedir.

³⁸ Özge Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 24 vd.

³⁹ Özge Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 24.

⁴⁰ Hans Lühn, “Empfiehl sich die Regelung der Gefährdungshaftung in einer Generalklausel?” (Tez: Ludwig-Maximilians Münih Üniversitesi, 1971), 5; Güzin Üçışık, “Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural ile Düzenlenmesi” *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu*, 28-29 Mayıs 2009 (Ankara: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2009), 142; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 497.

⁴¹ Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, 94; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 497.

Zira fedakarlığın denkleştirilmesine dair sorumlulukta, kasıtlı müdahalenin ve bununla birlikte hukuka uygun zarar vermenin bulunması gerekmektedir. Ancak tehlike sorumluluğunda verilen zararın tamamen hukuka aykırı olması gerekir⁴².

3.2. Dağıtıcı Adalet İlkesi

Aristo'ya göre, dağıtıcı adalet ilkesini anlayabilmek için öncelikle denkleştirici adalet ilkesini kavramak gerekmektedir⁴³. Zira bu iki kavramı kıyaslayarak farklarını özümsemek, her iki ilkenin anlaşılabilirliği açısından önem teşkil etmektedir.

Denkleştirici adalet, aynı durumda olan ve aynı koşullara sahip olan kimselere aynı muamelenin yapılmasını ifade eder. *Dağıtıcı adalet* ise, farklı durum ve koşullarda bulunan kimselere farklı muamele yapılması gerektiğini belirtir⁴⁴.

Aslında “*casum sentit dominus*” (hasara zarar gören katlanır) ilkesi gereğince tehlikeye maruz kalıp zarara uğrayan kişilerin bu zarara katlanmaları gerekmektedir⁴⁵. Ancak bu durum eşitlik ve hakkaniyet ile bağdaşmadığı için “dağıtıcı adalet ilkesi” işlerlik kazanır ve zarar dağıtımı gerçekleşir. Dolayısıyla görülmektedir ki tehlike sorumluluğu, dağıtıcı adalet ilkesine, genel kusur sorumluluğu ise denkleştirici adalet kavramına dayanır⁴⁶. Zira burada eşitliğin sağlanması adına herkes kendi kusuruna katlanmak zorundadır.

⁴² İlhan Ulsan, *Gefahrdungshaftung im Entwurf des türkischen Obligationengesetzbuch Rezeption und Autonomie: 80 Jahre türkisches ZGB – Journees turco – suisses 2006*, herausgegeben von Büren/Emmenegger/Koller, (Bern: 2007), 89; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2006), 507; (Karşı görüş için bkz.) Erişgin, “Tehlike Sorumluluğunda Kıyas”, 84, dipnot 6.

⁴³ Özge Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 27 vd.

⁴⁴ Claus – Wilhelm Canaris, *Die Bedeutung der iustitia distributiva im deutschen Vertragsrecht* (München: 1997), 11-12 (iustitia distributiva).

⁴⁵ A.g.e., 15.

⁴⁶ Florian Dietz, *Technische Risiken und Gefahrdungshaftung*, (Köln und Berlin: 2006), 221; Nils Jansen, *Die Struktur des Haftungsrechts*, (Tübingen: 2003), 24.

3.3. Sosyal Hukuk Devlet İlkesi

“Sosyal devlet” tamlamasında geçen “sosyal” kavramı; devletin egemenlik gücünü, toplum yararı ve refahı için gerekli hallerde bireylere müdahale uygulayabilmesini ifade etmektedir⁴⁷. Bu durumda sosyal devlet ilkesinin güçsüzü ve zarar göreni korumayı ilke edinmesi gerektiği esastır.

Tehlike sorumluluğunun esasına bakıldığında bir işleten ya da malikin sahip olduğu ve doğası gereği bünyesinde tehlike arz eden bir işletme mevcudiyetinin var olduğu görülmektedir. Bu noktada liberalizm ve kapitalizm düşüncesiyle hareket edilirse, işleten veya malik korunmalı ve desteklenmelidir. Ancak bu durumda hakkaniyet ve dağıtıcı adalet ilkesi hiçe sayılacak ve özgürlük ile eşitlik kavramları yok edilecektir. Bu sebeptendir ki tehlike sorumluluğunda, işleten veya malik salt tehlikeli bir işletmeye sahip olması nedeniyle zarardan sorumlu tutulmuş ayrıca bir kusuru aranmamıştır⁴⁸.

Bu üç ilke ışığında, toplumda her bireyin eşit ve özgür olabilmesi için tehlike sorumluluğuna ihtiyaç olup kusursuz sorumluluğun benimsenmesi gerekmektedir.

⁴⁷ Özge Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 28-29.

⁴⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Ankara: 2012), 497; Refik Korkusuz, “Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğunun Uygulanması ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi” *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 28-29 Mayıs 2009*, (Ankara: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2009): 150.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. TEHLİKE SORUMLULUĞUNUN TEMELİNDEKİ İSNAT NEDENLERİ

Tehlike sorumluluğu kusura dayanmayan bir olağanüstü sorumluluk hali olarak tanımlanmakla birlikte⁴⁹, bu sorumluluğun neden kabul edildiğinin ve dayanaklarının yani isnat nedenlerinin ayrıca bilinmesi gerekmektedir. Bu başlık altında, tehlike sorumluluğunun ortaya çıkış ilkeleri olan “nimetten yararlanan külfetine katlanır” ilkesi, “tehlike” ilkesi ve “hakimiyet” ilkesine değinilecektir.

4.1. “Nimetten Yararlanan Külfetine Katlanır” İlkesi

Tehlike sorumluluğunun en bilinen ve en eski ilkesi olan nimetten yararlanan külfetine katlanır ilkesi ile anlatılmak istenen; herhangi bir şeyden fayda sağlayan, onu kullanan bir kimse, bu şeyin vermiş olduğu zarara, olumsuz neticelere katlanması gerektiğidir⁵⁰. Zira bir kimse bir şeyin olumlu tüm özellik ve sonuçlarından yararlanırken, bu sebeple ortaya çıkan ya da çıkacak olumsuz sonuçlar ile ilgili herhangi bir sorumluluk altına girmemesi hakkaniyete, adalete ve eşitlik ilkelerine ters düşmektedir⁵¹. Bu durum ise hukukun savunduğu asıl amaca aykırı düşmekte ve toplumdaki bireylerin hakları gerçek anlamda korunmuş olmamaktadır.

Bu durumu basit bir örnekle anlatmak gerekirse bir benzin istasyonu işleten kimse, sahip olduğu bu işletme sayesinde ciddi ölçüde büyük kazançlar elde etmektedir. Ancak söz konusu benzin istasyonunda meydana gelecek bir patlama, yangın vs. gibi bir durum düşünüldüğünde, işletme sahibinin kusursuz olduğu gerekçesine dayanması, şans, kader gibi olgular ileri sürmesi ve bu sebeplerin kabulü ile sorumluluktan

⁴⁹ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

⁵⁰ İmre, *Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri*, 39-40, 44, 64; Karahasan, *Sorumluluk Hukuku Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk – Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk*, 596.

⁵¹ Özge Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 34.

kurtulması, o işletmede yaşanan olumsuzluk nedeniyle zarar gören kimseler açısından büyük bir adaletsizlik sonucu doğuracaktır.

Dolayısıyla “her nimetin bir külfeti” vardır ilkesi, tehlike sorumluluğunun ana isnat nedeni olup, sosyal ve ekonomik dengenin sağlanabilmesi açısından kusursuz sorumluluğun dayanakları içerisinde yerini korumaktadır.

4.2. Tehlike İlkesi

Tehlike sorumluluğu kavramı, taşıdığı isim bünyesinde dahi “tehlike” unsurunu bulundurmaktadır. Zaten söz konusu sorumluluk çeşidinin varlık nedeni, ortada var olan bir tehlikenin mevcudiyetidir⁵². Hukuk; tehlikeli faaliyetlerin topluma fayda sağlaması nedeniyle bir nebze katlanma zorunluluğu olduğunu kabul etse de işbu tehlikeli işletmelerin ciddi büyüklükte zarara yol açması neticesinde söz konusu zarara, zarar görenin katlanması kabulüne gidemez⁵³.

Bu doğrultuda, tehlike ilkesi ile asıl aktarılmak istenen ve amaçlanan, başkaları için tehlike oluşturup zarar doğmasına sebebiyet verilmesi halinde oluşan zararın işleyen ya da malik tarafından tazmin edilmesi gerektiğidir⁵⁴.

Teknolojik gelişmeler açısından geldiğimiz noktada, tüm gerekli önlemler alınsa dahi işleyen veya malikin kendisi kusurlu olmasa bile tehlikeli işin yürütülmesi esnasında sık sık kazalar gerçekleşmekte ve zararlar meydana gelmektedir⁵⁵. Dolayısıyla işin gereği bünyesinde “tehlike” unsuru barındıran bir işletme faaliyeti yürüten kimse, oluşacak zararları önlemek veya en aza indirmek için tüm gerekli önemleri almak zorundadır. Yargıtay genel olarak önceleri, tehlike ilkesi ile kusur arasında bağlantı

⁵² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Ankara: 2012), 497; Karahasan, 595.

⁵³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 502.

⁵⁴ Korkusuz, 151-152; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Ankara: 2012), 497; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, 93-94.

⁵⁵ İmre, *Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri*, 43; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, 92; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 495-496; İlhan Uluhan, *Medeni Hukukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 1977), 3.

kurmuş ancak sonrasında bu karardan dönmüş ve bunu hukuka aykırılık unsuru ile ilişkilendirmiştir⁵⁶.

Ancak tüm bu önlemler alınmış olsa dahi tehlikeli faaliyet yürüten bir kimsenin yukarıda da bahsedildiği üzere fayda-zarar ilişkisi göz önüne tutulduğundan sorumluluktan kurtulması mümkün olmamaktadır.

4.3. Hakimiyet İlkesi

Tehlike sorumluluğunun isnat nedenleri arasında yer alan “hakimiyet ilkesi” ile “denetleyebilen sorumlu olur”⁵⁷ kuramı anlatılmak istenmektedir. Buradaki hakimiyet konusu ise, tehlikeli işletme ya da faaliyetten kaynaklı “riziko” dur⁵⁸.

Tehlikeli işletme ya da faaliyette yer alan “tehlike” unsuruna en iyi hâkim olan kişi tıpkı bir girişimcinin işletmesi ile ilgili tüm riskleri üstlendiği gibi rizikoyu üstlenmelidir⁵⁹. Çünkü en iyi hâkim olan kişi, işletme ya da faaliyetin her bir unsurunu çok iyi bilmekte, bu işletme ya da faaliyetten doğabilecek faydayı ve zararı öngörebilmektedir. Bu doğrultuda ise maksimum faydayı elde etmeyi amaçladığı gibi başkaları açısından minimum hatta hiç zarar doğmamasını da hedeflemesi gerekmektedir⁶⁰. Hayatın olağan akışına göre işletme sahibi ya da faaliyet yürüten kimse bu konuda en yüksek faydayı sağlamak için elinden gelenin fazlasını yapacaktır. Bu noktada, elde edilen yarar göz önüne alındığında oluşma ihtimali olan zararın önlenmesi için tehlikeli işletme sahibinin ya da tehlikeli faaliyet yürütenin gerekli tüm önlemleri alması beklenmektedir.

Dolayısıyla, hakimiyet ilkesi gereğince o işletme ya da faaliyete her yönüyle vakıf olan, denetleyebilen ve bu sayede yarar sağlayabilen kişinin, aynı sebeplerle rizikodan

⁵⁶ Kırca, *Ürün Sorumluluğu*, 44-45.

⁵⁷ Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 39.

⁵⁸ Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, 94; Korkusuz, 155-156.

⁵⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Ankara: 2012), 497.

⁶⁰ Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler (Yeni TBK’ya Göre Hazırlanmış)*, Genişletilmiş 14 bs. (Ankara: 2011), 304.

dolayı sorumlu tutulması hukuk düzeninin sağladığı eşitlik kavramının devamı için elzemdir. Sonuç olarak, bu üç ilkenin birbiriyle sıkı sıkıya bağlı düşünülmesi gerekmektedir. Zira aralarında sıra ile gelen bir sebep-sonuç ilişkisi mevcudiyeti vardır.



BEŞİNCİ BÖLÜM

5. TÜRK BORÇLAR KANUNU'NA GÖRE TEHLİKE SORUMLULUĞU

Tezin konusu Karayolları Trafik Kanunu'na göre tehlike sorumluluğu olmakla beraber işbu tezde Türk Borçlar Kanunu'ndaki tehlike sorumluluğu üzerinde de durulmaktadır. Buradaki amaç, genelden özele bir tablo çizerek tehlike sorumluluğu kavramını net bir şekilde anlaşılır kılmak olup bu doğrultuda hukuk düzenindeki sorumluluk kavramı neticesinde Türk Borçlar Kanunu'ndaki tehlike sorumluluğundan bahsedilmektedir. Bu şekilde sorumluluk ve tehlike sorumluluğu kavramı bir temele yerleştirildikten sonra ise tezin ana konusu olan K.T.K.'daki tehlike sorumluluğu 6. bölümde spesifik olarak değerlendirilecektir.

Tehlike sorumluluğu, 1 Temmuz 2012'de yürürlüğe giren Türk Borçlar Kanunu'nun 71. maddesi ile kanun kapsamına dahil edilmiştir. Bu nedenle bu başlık altında T.B.K.'ya göre tehlike sorumluluğundan bahsedebilmek için, 1 Temmuz 2012 öncesi ve sonrasını ayrı ayrı incelenecektir.

5.1. 1 Temmuz 2012 tarihinden önce kabul edilen 818 Sayılı Borçlar Kanunu

818 Sayılı B.K.'da tehlike sorumluluğuna yönelik genel bir kanun mevcut değildi. Türk Hukuk sisteminde 1 Temmuz 2012'den önce kusur sorumluluğu esas kabul edilmiş kusursuz sorumluluk halleri ise özel kanunlarla düzenlenen istisnai haller olarak sayılmıştır⁶¹. Bu hallere kıyas yasağı uygulanmış ve istisnai bu durumlar dar yorumlanmış, benzer olaylar için dahi genişletilmemiştir⁶². Bunun doğal sonucu olarak ise, farklı durumlar açısından farklı düzenlemelerle kanunlar çıkarılmış ancak her olay açısından ayrı yapılan bu düzenlemeler hukukun bir bütün içinde uygulanması gerektiği ilkesine ters düşerek düzeni, adaleti ve eşitliği sağlamak amacından uzaklaşmasına yol açmıştır.

⁶¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Ankara: 2012), 505.

⁶² Yücel, "Türk Borçlar Kanunu'na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu", 67.

Ancak belirtmek gerekir ki Borçlar Kanunu'nda 1 Temmuz 2012' ye kadar tehlike sorumluluğuna ilişkin bir hüküm bulunmasa da Yargıtay kararlarında bu sorumluluk türüne yer verilmiştir. Zira **27/03/1957 tarihli 1957/1 E. ve 1957/3 K. sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı** ile tehlike sorumluluğu kavramı geliştirilmiş, kanun metninin lafzi yorumundan ziyade kanunun ruhundan çıkan anlama göre hüküm kurulması gerektiği belirtilmiştir. Söz konusu kararın verildiği tarihten sonraki Yargıtay Kararlarında bu kurama yer verilmiştir.

Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu'nun 27/03/1957 tarihli 1957/1 E. ve 1957/3 K. sayılı kararında⁶³;

“1)- Kanun hükmünün manasını tayin etmekte ilk esas, metnin meydana geldiği sözlerden çıkan manadır ve ancak bu şekilde metne verilmesi gereken mana, hükmün kanuna konulmasıyla güdülen gayeye aykırı neticeler doğuracak olduğu takdirde, lafızdan çıkan mana yerine, kanunun ruhundan çıkan manaya göre hüküm verilmesi gerektir ki, bu durum, Medeni Kanun'un birinci maddesinde kabul edilen, kanunun lafzıyla ve ruhuyla temas ettiği bütün meselelere tatbik olunacağı kaidesinin neticelerindedir. Tefsiri söz konusu edilen Borçlar Kanunu'nun 55. maddesinin birinci fıkrasında (Başkalarını istihdam eden kimse, maiyetinde istihdam ettiği kimselerin ve amelesinin hizmetlerini ifa ettikleri esnada yaptıkları zarardan mesuldür. Şu kadar ki, böyle bir zararın vuku bulmaması için hal ve maslahatın icap ettiği bütün dikkat ve itinada bulunmuş olsa bile zararın vukuuna mâni olmayacağını ispat ederse mesul olmaz) denilmektedir. Bu metin, kasıt ile veya kusuru ile meydana gelen zarardan bahsetmediği cihetle adam kullananın, adamının (kusuru olsun veya olmasın) işini gördüğü sırada meydana gelen zarardan mesul tutulacağını anlatmaktadır. Hususiyle, aynı kanunun 41. maddesinin metni ile bu metnin karşılaştırılmasıyla tespit olunan yazılış farkı, bu cihetle açıkça göstermektedir.

2)- 19. yüz yıl başlarındaki kanun yapma hareketlerinde haksız fiilden doğan mesuliyet hükümleri, zararı meydana getirenin kusurlu olması esasına dayanmakta idi yani bir kimsenin isteyerek yahut önleyebileceği bir zararı önlemek için dikkatli davranmamış olması yüzünden meydana getirdiği bir zararın karşılığını tazmin etmesi kabul

⁶³ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [27.05.2019]

edilmekte idi, diğer tabirle iradesini gereği gibi kullanmayan kimse, iradesini kullanıştaki bozukluktan dolayı mesul tutuluyordu. Lakin o yüz yılın ortalarına doğru tatbik sahasına giren yeni keşifler ve bu arada sanayiın ve ziraatın gösterdiği olağanüstü gelişmeler ve iktisadi hayata hakim olan makineleşme hareketi, insanlar arasındaki münasebetleri eskisine göre çok sıklaştırdığı gibi tehlike ihtimallerini eskisine göre pek çok artırdığı cihetle kusura dayanan mesuliyet sistemi ile zararların karşılanmasına bir çok hallerde imkan kalmadığı görüldüğünden, kanunlara, sırf zarar tehlikesinin mevcut olması esasına dayanan bir takım mesuliyet hükümleri konulmasına zaruret duyulmuştur ki, bunlara kusursuz mesuliyet hükümleri yahut tehlike esasına dayanan mesuliyet hükümleri denilmektedir. Nitekim, Borçlar Kanunu'nun 54. maddesinin birinci fıkrası, 56. maddesinin birinci fıkrası, 58. maddesinin birinci fıkrası hükümleriyle Medeni Kanun'un 320. maddesi hükmü, kusursuz mesuliyet hükümlerindedir. Borçlar Kanununun haksız fiile ait hükümlerinin yazılışına esas olan sıraya göre dahi kusursuz mesuliyet hükümleri arasına konulmuş bulunan bu 55. madde hükmünü kusur sebebine dayanılarak değil ve fakat içtimai tehlike dolayısıyla kabul edilmiş hükümlerden saymak, iktisadi ilerleme yolunda bulunan ve bu bakımdan gerek sanayi sahasına, gerekse makineleşmek üzere olan ziraat sahasında fertler için bir çok zarar tehlikesi ihtimalleri beliren memleketimiz bakımından da içtimai ihtiyaçlara tamamıyla uygun düşücektir ve böylece, kanunun lafzına dayanan tefsiri, onun ruhuna da uygun neticeler verecek demektir.

Bu 55. madde hükmünün kusura değil, sadece içtimai tehlike esasına dayandığı kabul edilince, bir kimsenin bir işini görmekte vazifelendirdiği diğer kimsenin bu işi görmesi dolayısıyla meydana gelen zarardan ne kendisinin ne de işi görenin herhangi bir kusuru aranmaksızın mesul tutulacağı neticesine varılır. Bu esası, (Nimet külfete göredir) şeklinde de anlatabilir; gerçekten, bir kimseyi içinde kullanarak onun emeğinden faydalar sağlayan kimsenin, kullanılan adamın işini gördüğü sırada sebebiyet verdiği zararlardan da mesul tutulması yani elde ettiği nimate karşılık külfete de katlanması hakkaniyete uygundur.

3)- Bu hükmün mehazı olan İsviçre Borçlar Kanunu'nun 1881 yılında kabul edilen ilk şeklindeki metin, bazı tereddütler uyandırmış ve ilk zamanda bazı hukukçular işi görenin kusurunun adam kullanılan mesuliyeti için şart olduğunu ileri sürmüşlerse

de zaman geçtikçe hükmün manası daha iyi anlaşılmiş ve böyle bir şartla lüzum olmadığına müdafaa eden birçok hukukçular ortaya çıkmıştır. Hatta İsviçre Borçlar Kanunu'nun 1911 tarihli değişikliğinin hazırlanması sırasında metne (Kullanılanın kusurlu olarak sebebiyet verdiği zarar) sözlerinin konulması teklifi ileri sürülmüşken böyle bir şarta ihtiyaç görmeyenlerin görüşü üstün geldiğinden, bu teklif neticesiz kalmış ve teşrii meclise yollanan metne zararın günahsız olan mağdura çektirilmesinden ise adam kullanana çektirilmesinin hakkaniyete daha uygun olacağı düşüncesiyle geçirilmemiştir. (J. Chamorel, La Responsabilite de l'employeur le fait de ses employes en matiere extracontractuelle, These de Lausanne 1925 27-29). 1911 de yürürlüğe giren ve bizim kanunumuzun mehazı olan İsviçre Borçlar Kanunu'nun tatbikatında ve bu kanuna ait ilmi içtihatlarda bu madde hükmünün tatbiki şartları arasında zararı meydana getiren kimsenin kusuru aranmamaktadır ve önceden bu meselede görüşünü bildirmekten çekinen İsviçre Temyiz Mahkemesi dahi bugün bu görüşü benimsemiş bulunmaktadır (V, Tuhr Borçlar Kanunu Umumi Hükümleri, Cevad Edege tercümesi 491 ve N. 23 a, Fritz Funk, Borçlar Kanunu şerhi 1 Umumi Hükümler, Hıfzı Veldet-Cemal Hakkı Selek tercümesi Üniversite Kitabevi İstanbul Mad. 55 N. 6; Oser-Schönenberger, Borçlar Hukuku, Recai Seçkin tercümesi, ikinci kısım, Yeni Ceza Evi Basımevi 1950 Mad. 55 N. 18). Demekki Medeni Kanun'un birinci maddesi hükmünce kanun tatbikatında istifade edilmesi gereken ilmi içtihatlar ve kazai kararlardan başka, hükmün İsviçre'de kanuna konuluş tarihi dahi aynı görüşü haklı göstermektedir.

4)- Burada adam kullananın halin gerektirdiği şekilde özenmiş olduğunu ispat ederek mesuliyetten kurtulmuş olmasını kanunun kabul etmiş bulunmasına dayanılarak, 55. maddenin, nihayet adam kullananın kusurunu ispat külfetini tersine çeviren bir hükümden ibaret olup kusura dayanan mesuliyet esasının aslında baki olduğu ve bu itibarla kullanılan adamın kusurunun da aranması gerektiği yollu bir itiraz hatıra gelebilir. Ancak, adam kullananın tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi imkânı kusursuzluğunu ispat etme imkânı değildir. Nitekim, tedbir alınmış olmasının adam kullananın ani bir akıl hastalığına veya kazaya uğraması gibi sebeplerle imkânsız bulunması halinde dahi adam kullanan mesuliyetten kurtulamayacaktır.

Halbuki burada adam kullananın kusursuzluğunu ispat, onun mesuliyetten kurtulması için kâfi görülse idi, ani akıl hastalığına veya ani bir kazaya uğrama durumları mücbir sebep mahiyetinde olduklarından tedbir alınmamasının neticesinden dolayı onun hiçbir şekilde mesul tutulmaması lazım gelirdi. Bu itibarla, hatıra gelen itiraz yersizdir. Esasen mesuliyetten kurtulma sebeplerinin kanuna konuluşu ile güdülen tek hedef, iş sahiplerini mesuliyetten kurtulacakları düşüncesiyle zararları önleyici tedbirlere teşvik ederek içtimai tehlikeyi azaltma düşüncesidir; yoksa metne kusur unsurunu sokma düşüncesi değil.

5)- İctihadı Birleştirme Umumi Heyetindeki görüşmeler sırasında beliren bazı tereddütlere cevap olmak üzere şu ciheti açıklamak zaruridir ki, kanun koyucu, Borçlar Kanunu'nun 41. maddesinin birinci fıkrası hükmü ile haksız fiil sebebiyle tazminat için aranan dört şarttan (yani zararın varlığı, zararın bir kimsenin hareketi veya ihmali neticesi meydana gelmesi, hareketin veya ihmalin kanuna aykırı olması, hareketin veya ihmalin kasıt şeklinde veya diğer şekilde bir kusurun neticesi olması şartlarından) sadece kusur şartını 55. madde hükümleri arasına almamıştır. Fakat diğer üç şart, bu maddenin tatbikinde de aranacaktır. Bu itibarla, zararın kullanılan adamın faaliyetlerinden doğmayıp başka bir sebepten doğmuş olması halinde tazminata yer yoktur. Bunun gibi, zarara sadece adam kullananın hareketinin değil, fakat zarara uğrayanın hareketinin veya diğer bir amilin de beraberce sebebiyet vermiş olduğu hallerde, Borçlar Kanununun 44. maddesinin ilk cümlesi hükmünün tatbiki dahi mümkündür.; lakin mesuliyet, gerek adam kullanan kimse gerekse kullanılan adam bakımından, kusuru şart kılan bir mesuliyet mahiyetinde olmadığından dolayı, Borçlar Kanununun 43. maddesindeki kusurun ağırlığı ile tazminat miktarının mütenasip olacağı hükmü, 55. maddeye ilişkin tazminatlarda tatbik olunmaz.”

açıklamalarına yer verilmiş ve bu İBGK kararından sonra tehlike sorumluluğu normu Yargıtay kararları nezdinde kabul görmeye başlamıştır.

“Diğer yandan 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu yürürlüğe girmeden önce Türk Hukuk sisteminde özel olarak düzenlenen tehlike sorumluluğu yasaları ise şunlardır:

- 07/06/1939 tarih ve 3634 sayılı Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu Madde 62; tehlikeli faaliyet sebebiyle meydana gelen zararda sorumluluk için kusur aramamış ve

kurtuluş kanıtı getirilmesine imkân tanımamıştır.

- 18/05/1953 tarih ve 6085 sayılı eski Karayolları Trafik Kanunu Madde 50; sorumluluk açısından kusur aramamakla birlikte, kurtuluş kanıtı imkânı öngörmüş ve sorumluluğu dikkat ve özen eksikliği ile temellendirmiştir.

05/01/1961 tarih ve 232 sayılı yasa ile söz konusu kabul değişikliğe uğramış ve meydana gelen zararın mücbir sebepten veya üçüncü yani başkaca bir kişinin ağır kusurundan veyahut zarar gören kimsenin ağır kusuru sebebiyle oluştuğu ispatlandığı taktirde sorumluluktan kurtulabileceği kabul edilmiştir. Ancak bu husus öğretide kabul görmemiştir. Zira getirilen hüküm tutarlı değildir ve başkaca ülkelerin bu konudaki yasaları yorumlanmadan kaleme alınmıştır. Bu kapsamda öğretiye göre işleten/malikin sorumluluktan kurtulabilmesi için nedensellik bağını kesen olayın ispatının yanı sıra kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu başkaca kimselerin kusursuz olması gerekmektedir.

13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. ve 86. maddeleri ile işletenin tehlike sorumluluğu bulunduğu kabul edilmiştir. Yani yukarıda bahsedildiği üzere öğretinin fikri benimsenmiş salt nedensellik bağının kesilmesi sorumluluktan kurtarmayı sağlamaz görüşü kabul görmüştür. Günümüzde de hala bu görüş benimsenmekte olup tezimizin ilerleyen bölümlerinde bu konuya ayrıntılı olarak değinilecektir.

- 07/03/1954 tarihli 6326 sayılı Petrol Kanunu Madde 86; petrol hakkı sahibi açısından kusursuz sorumluluk öngörmüştür. Petrol ameliyesine ilişkin kullanma hakkı bulunan taşınmaz ve çevre taşınmazlarda meydana gelen zararlar açısından sorumlulukta, petrol hakkı sahibinin kusuruna ve zararın öngörülüp öngörülememesine bakılmaz⁶⁴.

- 19/10/1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Madde 134; tıpkı motorlu taşıt işleteninin sorumluluğu gibi hava taşıtı işleteni de üçüncü kişilere verilen zararlardan kusursuz olarak sorumludur.

⁶⁴ Korkusuz, "Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğunun Uygulanması ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi" *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu*, 28-29 Mayıs 2009, (Ankara: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2009): 176-179.

- 09/08/1983 tarih ve 2872 sayılı *Çevre Kanunu Madde 28*; çevreyi kirleten kimseler genel hükümlere göre zarardan sorumlu tutulmakta idi.

Ancak 03/03/1988 tarih ve 3416 sayılı kanun değişikliği neticesinde çevreyi kirletenler veya çevreye zarar veren kişiler, kurtuluş kanıtı imkânı olmadan ve kusurları aranmadan meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmuşlardır.

- 09/11/2007 tarihli *Nükleer Güç Santrallerinin Kurulması ve İşletilmesi ile Enerji Satışına İlişkin Kanun Madde 5*; radyoaktif madde, radyoaktif atık ya da nükleer yakıt taşınması sırasında oluşacak zararlar ve santral kaza sonucunda oluşacak zararlar açısından 29/07/1960 tarihli Nükleer Enerji Alanında Üçüncü Şahıslara Karşı Kanuni Sorumluluk Hakkındaki Paris Sözleşmesi ile sözleşmeye eklenen değişiklikler başta olmak üzere diğer ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerine atıf yapılmıştır.

- 18/03/2010 tarihli *Biyogüvenlik Kanunu Madde 14*; GDO ve GDO içeren ürünlerle ilgili faaliyette bulunan kişilerin sorumlulukları belirtmektedir⁶⁵.”

5.2. 1 Temmuz 2012 tarihinden sonra yürürlüğe giren 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu

818 sayılı kanunun aksine ilk defa tehlike sorumluluğu açısından genel geçer bir hukuk normu kabul edilmiştir⁶⁶.

Burada öncelikle belirtilmesi gerekir ki 6101 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun⁶⁷ Madde 1; genel tehlike sorumluluğuna ilişkin kanunun 1 Temmuz 2012 tarihinden önce meydana gelen olaylar açısından değil sonrasında meydana gelen olaylar açısından uygulanacağını belirtmiştir. Tezin 4.1. sayılı bölümünde belirtildiği üzere aslında 1957 tarihinden itibaren Yargıtay uygulamasında tehlike sorumluluğu esası kabul edilmekte idi. Bu nedenle kanun değişikliğinin Yargıtay uygulamasında herhangi bir değişiklik

⁶⁵ Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 77.

⁶⁶ Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 9 bs. (İstanbul: 2012), 241.

⁶⁷ “Türk Borçlar Kanunu’nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun (6101 S. K.)”. *Resmî Gazete*, 27836, (Şubat 2011): 1.

yaratmadığı görülmektedir. Sadece uygulama ve doktrinde kabul edilen tehlike sorumluluğu T.B.K. madde 71 ile hüküm altına alınmıştır.

Bu kanun ile getirilen sorumluluk, tehlike esasına dayanmakta ve işbu sorumlulukta kusur olgusu aranmamaktadır. Yani T.B.K.'nın 71. Maddesine göre sorumluluğa sebep olan şey diğer bir deyişle sorumluluk konusu "işletme faaliyeti" olarak kabul edilmiştir⁶⁸. Söz konusu tehlike sorumluluğu T.B.K. madde 71'de şu şekilde ifade edilmiştir:

"Önemli ölçüde tehlike arz eden 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 arz eden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arz eden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülmüşse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arz eden işletme sayılır.

Belirli bir tehlike hâli için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklıdır.

Önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin bu tür faaliyetine hukuk düzenince izin verilmiş olsa bile, zarar görenler, bu işletmenin faaliyetinin sebep olduğu zararlarının uygun bir bedelle denkleştirilmesini isteyebilirler."

Söz konusu madde genel tehlike sorumluluğunu içermekte olup Widmer'ın kaleme aldığı İsviçre tasarısından Türk Borçlar Kanunu'na uyarlanmıştır. Burada sorumluluğun sebebi ve sorumlu kişi açısından farklılıklar mevcuttur. Zira İsviçre tasarısında sorumluluğun sebebi direkt faaliyet iken Türk Borçlar Kanunu'nda işletme faaliyetidir. Diğer yandan Türk Borçlar Kanunu'nda işleten ve işletme sahibi

⁶⁸ Ayça Akkayan Yıldırım, "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 70, S. 1 (2012): 208.

müteselsilen sorumlu tutulmaktadır⁶⁹.

Ayrıca dikkat edilirse Kanuna getirilen bu madde ile diğer özel yasalardaki tehlike sorumluluğuna ait düzenlemeler kaldırılmamıştır. Bu da T.B.K.'nın 71. maddesinin genel norm niteliğinde olduğunu göstermektedir⁷⁰.



⁶⁹ Özge Yücel, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu”, 79.

⁷⁰ Ayça Akkayan Yıldırım, “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 70, S. 1 (2012): 207.

ALTINCI BÖLÜM

6. KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE TEHLİKE SORUMLULUĞU

Tezin önceki bölümlerinde genel tehlike sorumluluğu ile T.B.K. açısından tehlike sorumluluğu ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. Bu başlık altında ise artık tezin asıl inceleme konusu olan Karayolları Trafik Kanunu'na göre tehlike sorumluluğu detaylı bir şekilde izah edilmeye çalışılacaktır. Dolayısıyla Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesi tezin odak noktası olacaktır.

6.1. K.T.K. Çerçevesinde Tanımlanan Önemli Terimler

Karayolları Trafik Kanunu'na göre incelenen tehlike sorumluluk halinin ana karakterlerini yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere “işleten” ve “teşebbüs sahibi” oluşturmaktadır. Zira bir kaza neticesinde oluşacak sorumluluk olgusu bu iki kavram üzerinde dönmekte olup hangi durumlarda bu kişilerin hangi tür sorumluluklarının doğacağı belirlenmektedir. Bu iki kavramın yanı sıra tehlike sorumluluğunun K.T.K. çevresinde anlaşılabilmesi için başlıca başka terimlerin de bilinmesi gerekmektedir. Bu nedenle konunun daha net ve anlaşılır olması ve iyi kavranabilmesi için tezin bu bölümünde, K.T.K.'da yer alan önemli tanımlar açıklanacaktır.

6.1.1. İşleten Terimi

2918 sayılı K.T.K.'nın 3. maddesinde, söz konusu kanunda yer alan tüm kavramların tanımı yapılmıştır. Bu kavramların içerisinde “işleten” terimi de yer almaktadır. Kanun metni çerçevesinde işleten tanımı aşağıdaki gibi yapılmıştır:

“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.”

Fikret Eren'e göre 2918 K.T.K.'da yapılan işleten tanımında, işleten sıfatının tespit edilmesinde iki ayrı ölçüt nazara alınmıştır. Bunlar, “şekli ölçüt” ve “maddi ölçüt” tür⁷¹.

Yargıtay kararlarına baktığımızda da işleten sıfatının belirlenebilmesinde şekli ve maddi ölçütün kabul edildiği görülmektedir. **Yargıtay 10. Hukuk Dairesi'nin 2015/24117 E., 2016/458 K. ve 21/01/2016 tarihli kararında**⁷²;

“Yasada ve öğretide; işleten sıfatının belirlenmesinde şekli ve maddi ölçütler söz konusudur. Bunlardan şekli ölçüt; satışa esas olan tescil belgesinde, trafik belgesinde, sigorta poliçesi ve vergi kaydında yazılı olmayı, maddi ölçüt ise; araçtan yararlanmayı ve araç üzerindeki eylemli egemenliği ifade etmektedir. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Yasasında işleten kavramı ve kimlerin işleten olabileceği belirtilmiştir. Kural olarak aracın trafik tescilinde adına kayıtlı olduğu kişi yani, araç sahibi, aracı kendi hesabına ve kendisine ait olmak üzere kullanıyor, üzerinde çıkar sağlıyorsa, aynı zamanda işleten olup hem şekli hem de maddi anlamda işleten sıfatını alacaktır.”

İşleten sıfatının yasa ve öğreti nazarında şekli ve maddi ölçüt baz alınarak tespit edildiğini belirtmiştir.

Tanımın ilk cümlesinde yapılan sınıflandırma *şekli ölçüte* göre olup sonraki cümlesi ise *maddi ölçütü* göstermektedir.

Resmi kayıtlar üzerinde yani trafik sicili, trafik belgesi veya sigorta poliçesinde ismi yazılan, diğer bir deyişle “malik” gözüken kişi o aracın işleteni kabul edilir⁷³. Bu ayrım “*şekli ölçüte*” göre yapılan ayrımı gösterir.

Resmi kayıtlar üzerinde gözüken malik açısından değil de o araç üzerindeki fiili hakimiyete göre belirlenen işleten kavramında kullanılan ölçüt ise “*maddi ölçüte göre*

⁷¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 679.

⁷² “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [31.05.2019]

⁷³ Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara:2007), 263; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 680; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 529.

ayrım” dır. Yani bu ayırmda, araç üzerinde hukuki hâkimiyet dikkate alınmaz. Araç üzerinde fiili hâkimiyetin bulunması, söz konusu araç üzerinden ekonomik fayda elde edilmesi ya da araçta oluşan masraflara ve araca ait rizikolara katlanması hususları değerlendirilerek işletenin kim olduğu belirlenir⁷⁴.

Doktrinde⁷⁵ ve güncel yargı uygulamalarında genel olarak kabul gören görüş, maddi ölçüttür. **Yargıtay 17. Hukuk Dairesi’ nin 2018/1002 E., 2018/12579 K. ve 20/12/2018 tarihli kararında**⁷⁶;

*“İşleten tanımı 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde “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” şeklinde yapılmıştır. 2918 Sayılı K.T.K.'nin 3. maddesinde işleten sıfatını belirlenmesinde şekli ve maddi ölçüt olmak üzere iki ayrı ölçütten yararlanılmıştır. Şekli ölçüte göre trafik sicilinde malik görülen kişi işletendir. Maddi ölçüte göre ise, trafik sicilinde adı geçen kişinin önemi bulunmamakta olup önemli olan araç üzerindeki fiili hakimiyet, araçtan ekonomik yarar sağlama, masraf ve rizikolara katlanma gibi ölçütlerdir. **İşletenin belirlenmesinde doktrin ve Yargıtay'ın kabul ettiği görüş maddi ölçüttür.***

(...) 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 hakimiyetin kalmaması ve bu

⁷⁴ Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara:2007), 263; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 680.

⁷⁵ Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara:2007), 263; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 680; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 529 vd.; Haluk Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku* (Ankara: Turhan Kitabevi, 1981), 224.

⁷⁶ “Kazancı İhtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [31.05.2019]

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 gerekir, 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.”

İşleten sıfatının şekli ve maddi ölçüt ayrımı ile belirlendiğini belirtmiş ve kabul gören görüşün maddi ölçüt olduğunu ifade etmiştir.

Doktrin ve yargı uygulamaları analizi neticesinde görülmektedir ki maddi ölçütte işleten kavramı, menfaat ve hâkimiyet ilişkisine dayanmaktadır. Bu da bir kimse bir araçtan yarar sağlamış veya o araç üzerinde fiili hakimiyet kurmuş ise o aracın verdiği zarara da katlanmakla yükümlüdür anlamına gelmektedir. Yani burada da “nimetinden yararlanan külfetine de katlanır” normu işlerlik kazanmaktadır. Eren’e göre de bu durumun kabulü, sorumluluk hukuku açısından daha doğru olmaktadır⁷⁷.

6.1.2. İşleten Türleri

Terim açıklaması gereği kendi içerisinde ayrımları olması gereken bir kavram olan işleten; *gerçek işleten, farazi işleten ve ortak işleten* olarak üçe ayrılmaktadır. Aynı şekilde “*gerçek işleten*” kavramı da 2918 Sayılı K.T.K. madde 3’ te yapılan tanım gereği kendi içerisinde; *motorlu araç sahibi, mülkiyeti muhafaza kaydıyla alan ve uzun süreli kiracı, ariyet ve rehin alan* olmak üzere üç ayrımdan oluşmaktadır. Bu başlık altında tüm bu işleten türleri açıklanacaktır.

A. Gerçek İşleten

2918 Sayılı K.T.K.’ nın 3. maddesinde görüldüğü üzere, motorlu taşıt maliki; taşıtı mülkiyeti muhafaza kaydı ile satın alan alıcı, uzun zaman kiralayan, ariyet ya da rehnalan kişiler “*gerçek işleten*” olarak kabul edilmiştir. Bu kavramlar aşağıda tek tek açıklanacaktır.

⁷⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 680.

a. Motorlu Araç Sahibi (Malik)

En basit olarak işleyen denilince ilk düşünülen, söz konusu aracın maliki olan kişinin işleyen olduğunun kabulüdür.

Eren'e göre; "*Hayat tecrübelerine göre, birçok olayda trafik kazasına neden olan aracın sahibi*" gerçek işletendir⁷⁸.

Oğuzman/Öz' e göre ise; "*Araç için adına yetkili idare tarafından tescil belgesi verilmiş ya da sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişi*" gerçek işletendir⁷⁹.

Resmi kayıtlarda adı geçen kimse, yani trafik sicil kayıtlarında araç maliki olarak adı kayıtlarda olan kimse, aynı zamanda taşıtı kendisi adına kullanmakla beraber araç üzerinden fayda sağlıyorsa K.T.K. 3. maddede ifade edilen hem şekli hem de maddi anlamda işletenlik sıfatına haiz demektir⁸⁰.

Ancak her durumda, trafik sicil kaydında yer alan kişi yani araç sahibi işleten sıfatına haiz bulunmayabilir⁸¹. Yani işletme ilişkisi ile aslında zilyetlik ve mülkiyet ilişkileri birbirinden farklıdır⁸².

Karayolları Trafik Kanunu' nun 3. maddesi gereğince, "*Araç sahibi, araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir.*"

K.T.K.'nın 19. maddesi uyarınca, "*Araç sahipleri araçlarını yönetmelikte belirtilen esaslara göre yetkili kuruluşa tescil ettirmek ve tescil belgesi almak zorundadırlar.*"

Yani Türk hukuk sisteminde bir kimse bir araç satın aldığı zaman, aracını trafik tescil müdürlüğüne giderek trafik siciline tescil ettirmek zorundadır. Ancak, bir kimsenin

⁷⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 681.

⁷⁹ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 638.

⁸⁰ Zekeriya Yılmaz, *Trafik Kazaları ve taşımacılıktan doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları* (Ankara: 2010), 50.

⁸¹ Bolat Bolatoğlu, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu (İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları)* (Ankara 1988), 56 vd.

⁸² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 680.

salt trafik sicilinde araç sahibi olarak kayıtlı olması o kimsenin aracın gerçek sahibi olduğu anlamına gelmez. Tabii ki trafik sicil kaydı ve trafik sicilinin verdiği tescil belgesi, maliklik bağının tespitinde bir karine olarak kabul görmektedir.

Diğer yandan K.T.K. uyarınca, aracın mülkiyetinin bir kimse tarafından tamamen kazanılabilmesi için, aracın trafik sicil kaydına tescili yeterli olmayıp, noterlikçe düzenleme şeklinde aracın satışının ya da devrinin yapılarak araç zilyetliğinin devri gerekmektedir. Gerçekleştirilen bu devir ve satış işlemi şekle bağlanmıştır ve bu şekil şartı aynı zamanda geçerlilik şartıdır⁸³. Zira K.T.K. madde 20/d bendinde; “*Tescil edilmiş araçların her çeşit satış ve devirleri, ... noterler tarafından yapılmayan her çeşit satış ve devirler geçersizdir.*” denilerek, işbu husus hükme bağlanmış ve noter dışında yapılan devir ve satışların geçersiz olduğu ifade edilmiştir. Madde hükmü incelendiğinde görülmektedir ki bu durum sadece tescil edilmiş araçlar bakımından uygulanmaktadır. Dolayısıyla 2918 Sayılı K.T.K. madde 20 fıkra e gereğince bir araç devralan kişi, trafik tescil müdürlüğünden bir ay içinde kendi adına tescil belgesi almak zorundadır⁸⁴.

Hal böyle iken, trafik sicil kaydına tescili gerçekleştirilmemiş ve işbu sebeple noter kanalıyla satış da yapılamamış bir araç; trafik sicil kaydına tescil edilmek üzere satın alan kişi tarafından götürülürken kaza yapar ise sorumlu olan kişi asıl işleyen, yani yeni malik (satın alan kişi) olacaktır⁸⁵.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 2015/17907 E., 2018/10035 K. ve 01/11/2018 tarihli kararında⁸⁶;

“...2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 20/d bendinde tescil edilmiş araçların her çeşit satış ve devirlerinin ancak noterler tarafından yapılacağı hükmüne

⁸³ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

⁸⁴ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 20-e

⁸⁵ Hasan Tahsin Gökcan ve Seydi Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, 7 bs. (Ankara: 2010), 40.

⁸⁶ “Kazancı İhtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [01.08.2019]

yer verilmiştir. Ancak böyle bir satış ve devir işlemi araç üzerindeki mülkiyet hakkını devre elverişlidir. Bu devrin yönteminde aracın kayıtlı olduğu, tescil müdürlüğüne bildirilmemesi yüzünden aracın tescil kaydında bir değişiklik yapılmaması satışa konu aracın mülkiyetinin geçişini engellemez ise de anılan yasa maddesinde belirtilen türden resmi bir satış ve devir işlemi yapılmaksızın, satış işlemine dayalı olarak işleten sıfatının ve araç üzerindeki mülkiyet hakkının devredildiğinin kabulü mümkün değildir. Somut olaya bakıldığında; mahkemece, dava konusu aracın harici satışı nedeniyle kayıt maliki olan davalı ...'ın davalı ...'a sattığı, araç ile herhangi bir ilgisinin bulunmadığı gerekçesi ile davalı ... yönünden davanın reddine karar verilmiş ise de varılan sonuç yukarıda yazılı yasal düzenleme ve dosya içeriğine uygun bulunmamaktadır. Dosya kapsamından, davalı ... idaresinde iken dava konusu trafik kazasının meydana geldiği, kaza tarihinde araç malikinin davalı ... olduğu anlaşılmalı, davalı ... yönünden davanın reddine karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir.”

ifadelerine yer verilmiştir.

b. Aracı Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Satın Alan Kişi

4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu'nun 764. maddesinin 1.fikrasında, “Başkasına devredilen bir malın mülkiyetinin saklı tutulması kaydı, ancak resmî şekilde yapılacak sözleşmenin devralanın yerleşim yeri noterliğinde özel siciline kaydedilmesiyle geçerli olur.” denilmektedir. T.M.K.'nin bu hükmüne göre mülkiyetin saklı kalması kaydı ile yapılan satış; resmi şekle tabi olup satın alan kişinin ikametgâh yerindeki noter tarafından tutulmakta olan özel bir sicile kaydedilmelidir.

K.T.K. madde 3'e göre ise araç mülkiyetinin saklı kalması kaydı ile alan kişi de gerçek işleten olarak kabul edilmektedir⁸⁷. Bu doğrultuda, alıcının ikametgahındaki noter tarafından tutulan mülkiyeti muhafaza sicil kaydında adı gözüken şahıs da “gerçek işleten” sıfatına haiz olur.

Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 1977/9039 E., 1978/6802 K. ve 11/05/1978 tarihli kararında; noterde tutulan sicile tescil işlemi yapılmamış olsa dahi tahvil teorisi gereği yapılan mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışın adi taksitli satışa dönüşeceği kabulünün

⁸⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 682.

gerektiği ve bu nedenle alıcının işleten sayılıp doğacak zarardan sorumlu tutulması gerektiği belirtilmiştir⁸⁸.

Dolayısıyla mülkiyetin saklı kalması kaydı ile yapılan araç satışı, noter aracılığıyla düzenleme şeklinde yapılır⁸⁹ ve bu şartla satın alınan araç kaza gerçekleştirir ise işbu kaza neticesinde oluşan zarardan, yeni malik yani işleten unvanını alan alıcı sorumlu olur.

c. Aracı Uzun Süre Kiralayan, Ariyet veya Rehin Alan Kişi

K.T.K.'nın 3. maddesinden anlaşıldığı üzere; bir taşıtı uzun vadeli kiralayan, ariyet veya rehin alan kişiler de kiracı, ariyet veya rehin alan olarak gerçek işleten sıfatında kabul edilmişlerdir.

“*Ariyet sözleşmesi*”, bir taşıtın kullanımının ücret beklentisi olmaksızın başkaca bir kimseye bırakılmasıdır. Ancak burada da zilyetliğin dışında esas olarak; ariyet alan kişinin, ariyet aldığı taşıtın bütün bakımını, tamirini ve sorumluluklarını üstüne alması ile ariyet aldığı aracın çalıştırılması sebebiyle ortaya çıkan faydanın kendisine ait olması gerekmektedir. Ariyet alan kişi, ancak o zaman “*işleten*” olarak kabul edilecektir⁹⁰.

“*Kiracı*” kavramı ise motorlu aracın kullanımı karşılığında, kullanan kişiden bir ücret beklentisinin bulunduğu devir durumunu göstermektedir. Kira sözleşmesinde de ariyet sözleşmesinde olduğu gibi, zilyetliği teslim alınan motorlu taşıtın bakımı, tamiri, sorumluluğu ve elde ettiği faydası kiracı olan şahsa ait olur. Ancak 2918 sayılı K.T.K. madde 3’te aslında, “*uzun süreli kiralama*” kavramından bahsedilmiştir. Fakat söz konusu madde metninde; uzun süreli kiralama sayılabilmesi için motorlu aracın azami ne kadar süre ile kiralanması gerektiği hususu açıklanmamıştır. Doktrine⁹¹ göre, uzun

⁸⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 682; “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [02.02.2019]

⁸⁹ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 20/11, 2-d.

⁹⁰ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, 43.

⁹¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 682.

sürelî kiralama durumunun belirlenebilmesi için T.B.K.'nın belirsiz süreli taşınır kiralalarına dair uyguladığı feshi ihbar süresi hükümlerinin işlerlik kazanması gerekmektedir. T.B.K. madde 330 fıkra 1 gereğince; belirsiz süreli taşınır kira sözleşmelerinde, kira sözleşmesine son verilebilmesi için, kiralayanın 3 günlük feshi ihbar süresine uyması gerekmektedir. Doktrinde de bu hükümde yer alan “3 günlük fesih ihbar süresi” esas alınmış ve 3 veya 3 günden çok süreli kira sözleşmeleri ile belirsiz süreli kira sözleşmelerinin Karayolları Trafik Kanunu kapsamında “uzun süreli” sayılabileceği kabul edilmiştir⁹².

B. Farazi İşleten

2918 Sayılı K.T.K.'da bazı kimseler, aslında motorlu aracın gerçek işletenleri olmadıkları halde farazi işleten olarak kabul edilmiş ve bu kimseler motorlu aracın sebebiyet verdiği kaza neticesinde meydana gelen zarardan gerçek işleten niteliğinde sorumlu kabul edilmiştir. Yani farazi işleten denilince akla; “işleten yerine”, “işleten gibi” vb. sorumluluklar gündeme gelmektedir⁹³. Farazi işletenlerin kimler olduğu 2918 sayılı K.T.K.' da ve ilgili Yargıtay kararlarında sayılmıştır.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu' nun 2018/17-78 E., 2018/1957 K. ve 18/12/2018 T. sayılı⁹⁴ kararında;

“Kanun koyucu ... bazı kişilerin K.T.K. 3. maddesi kapsamında işleten olmadıkları hâlde meydana gelen zarardan işleten gibi sorumlu olacaklarını belirtmiştir. Uygulamada farazî işleten olarak adlandırılan bu kişiler ile ilgili düzenlemeler motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunanlar, yarış düzenleyicileri, Devlete ve Kamu Kuruluşlarına ait araçlar, çalınan ve gaspedilen araçlar başlıkları altında yer almıştır.

(...) 104. maddede sayılan kişilerin farazî işleten olarak sorumlu tutulabilmesi için araç üzerindeki eylemsel egemenliğin kesin biçimde bu yere geçtiğinin kabulü gerekmektedir.”

⁹² Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 267.

⁹³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), s.649.

⁹⁴ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [15.01.2019]

ifadelerine yer vererek farazi işleyen sayılan kişilerin kimler olduğuna açıklık getirmiştir.

C. Ortak (Birlikte) İşleyen Terimi

Türk Medeni Kanunumuzun kabul ettiği üzere paylı⁹⁵ ya da elbirliğiyle⁹⁶ mülkiyet olarak bir taşınır veya taşınmaz üzerinde “birlikte sahiplik” kavramı kabul edilmiştir. Aynı şekilde, bir motorlu araç üzerinde birden çok kişinin gerçek işleyen olması mümkündür.

Bu doğrultuda, bir motorlu aracın oluşturacağı tehlike ile aynı taşıtın giderleri bir kişinin değil de daha çok kişinin yükümlülüğünde ise ayrıca bu kimseler araçta fiili hâkimiyete sahiplerse, ortak işleyen durumu mevcuttur⁹⁷. Genel olarak adi ortaklıklar ile miras şirketlerinin sahip olduğu araçlar açısından birden çok işleyen mevcuttur⁹⁸.

Ancak, gerek adi ortaklıkta veya miras şirketinde ortak ya da mirasçılardan biri, birlikte sahip olunan motorlu araç üzerinde fiili hâkimiyet kurarak ve söz konusu aracın sağladığı yararı ve meydana getirdiği hasarı kendi üzerine alarak aracı kullanmışsa, o kimse aracın işleteni sayılır. Ancak bunun kabulü olmadığı durumlarda, adi ortaklık veya miras şirketi meydana gelen zarardan sorumlu tutulur. Yani ortak veya mirasçı işleyenler, zarara uğrayan açısından, zararın tamamından müteselsil olarak sorumlu kabul edilirler⁹⁹.

⁹⁵ “Türk Medeni Kanunu (4721 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 24607, (Aralık 2001): 688 vd.

⁹⁶ “Türk Medeni Kanunu (4721 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 24607, (Aralık 2001): 701 vd.

⁹⁷ Yılmaz, *Trafik Kazaları ve taşımacılıktan doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, 65.

⁹⁸ Mustafa Reşit Karahasan, *Sorumluluk Hukuku Birinci Kitap: Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk; İkinci Kitap: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk* (İstanbul: 1995), 965.

⁹⁹ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

6.1.3. İşletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi Kavramı

2918 sayılı K.T.K. madde 85 fıkra 1; (...) 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...”

ifadelerini içermektedir.

17/10/1996 tarihli ve 4199 sayılı Kanun’un 28-31 maddeleri ile 2918 sayılı Kanun’da yapılan değişiklik gereğince, motorlu aracın sebebiyet verdiği zarar açısından işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi kişi de motorlu araç işleteniyle beraber, ortak bir şekilde sorumlu olmaktadır.

Oğuzman/Öz’e¹⁰⁰ göre bir motorlu araç işleten teşebbüs sahibi, zaten K.T.K. madde 3 kapsamında motorlu araç işleteni sıfatına haiz ise burada “işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi” kavramının bir önemi bulunmamaktadır. Aksi bir durumun varlığında ise işbu hüküm önem taşımaktadır. Zira bu hüküm olmasa, araç ile arasında en yoğun şekilde ilişki bulunan yani aracın fiilen işletilmesini sağlayan kişi K.T.K. nezdinde kusursuz sorumlu kabul edilecek, araçtan yarar sağlayan başka kişiler ise (kiracı vb.) genel hükümlere tabi tutulacaktır. Buradaki yarar; araç sahipleri veya zilyetleri tarafından işbu araçların anlaşmalı şekilde ulaşım şirketleri ile çalıştırılması halinde hem ulaşım şirketlerinin hem de araç işletiminin K.T.K. kapsamında müteselsilen kusursuz sorumluluk hükümlerine tabi tutulmasıdır. Eren’e¹⁰¹ göre de bu uygulama, işletenin yanında işleticinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin de sorumlu tutulmasıyla karayolları taşımacılığına yarar sağlamaktadır.

Ancak motorlu araç; kanun metninde yer aldığı şekilde, teşebbüs unvanı ya da işletme veyahut teşebbüs kanalıyla verilen bilet ile işletilmiyorsa, kaza neticesinde oluşacak zarar sadece araç işleteninin sorumluluğunda olacaktır¹⁰².

¹⁰⁰ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 640-642.

¹⁰¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 690-691.

¹⁰² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 657.

6.1.4. İşletenin Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kimseler

2918 sayılı K.T.K. madde 85 fıkra 5; “İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.” hükmüne amirdir.

Bu doğrultuda, tehlike sorumluluğu gereğince, motorlu aracı kullanan sürücünün veya söz konusu aracın kullanılmasındaki yardımcı kişilere ait kusurlar da tıpkı araç işletenine ve aracın bağlı olduğu teşebbüs sahibine ait kusurlar gibi kabul edilecek ve bu bağlamda yardımcı kimselerin hareketleri sebebiyle sorumluluklarına gidilecektir¹⁰³.

Karayolları Trafik Kanunu aslında bu madde ile motorlu aracın işleteninin, bağlı olduğu teşebbüs sahibinin ve araç sürücüsünün veya aracın idare edilmesindeki diğer yardımcı kimselerin fiillerini birbiriyle özdeşleştirmiştir¹⁰⁴. Bu durum ise, araç işletenine ve aracın bağlı olduğu teşebbüs sahibine sorumlulukları açısından kurtuluş kanıtı getirme fırsatı tanınmamasına yol açmıştır. Zira araç işleteni veya teşebbüs sahibi, yardımcı kimseleri gerektiği gibi denetlediğini, tüm özen ve gözetim ödevlerini yerine getirdiğini kanıtlaya dahi sorumluluktan kurtulamaz¹⁰⁵.

K.T.K. madde 85/5’te yer alan “kusur” kelimesi önem arz etmektedir. Zira araç işleteni veya teşebbüs sahibi; araç sürücüsü ya da diğer yardımcı kişilerin kusuru kadar sorumlu olmaktadır. Bu konu hakkındaki Yargıtay kararlarında da görüş birliği mevcuttur. Örneğin **Yargıtay 17. H.D.’nin 2017/691 E., 2018/2674 K. ve 19/03/2018 T. kararında**¹⁰⁶; “85/5. maddesinde ‘işleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur’ düzenlemesine yer verilmiş olup; işletenin sorumluluğunun da araç sürücüsünün kusuruyla sınırlı olduğu kabul edilmiştir... 2918 Sayılı KTK'nun 85/5. maddesi gereği, davalı sürücü Tayfun'un kazadaki %25 kusur

¹⁰³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 657.

¹⁰⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 687.

¹⁰⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 687.

¹⁰⁶ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [10.06.2019]

oranıyla sınırlı olduğu açıktır.” ve **Yargıtay 17. H.D.’nin 2015/7090 E., 2018/3244 K. ve 26/03/2018 T. kararında**¹⁰⁷; “*Haksız fiil faili olan davalı sürücünün sorumluluğunun kusur esasına dayandığı ve 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85/5. maddesi gereği, araç sürücüsünün kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olan davalı araç işleteninin de zarardan bu kusur oranında sorumlu olacağı açıktır.*” ifadelerine yer verilerek görüş birliği sağlanmıştır.

Bu bağlamda özetlemek gerekirse; araç işleteni veya aracın bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, araç sürücüsü ve yardımcı diğer kimselerin hal ve hareketlerinden sorumludur. Bu doğrultuda tezin bu başlığında sürücü ve yardımcı kişi kavramları açıklanacaktır.

A. Araç Sürücüsü

Karayolları Trafik Kanunu madde 3’te araç sürücüsü; “*Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.*” şeklinde tanımlanmıştır.

Aynı şekilde K.T.K. madde 3’te şoför kavramı; “*Karayolunda ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu aracı süren kişidir.*” şeklinde ifade edilmiştir.

Kanundaki sürücü tanımı, şoför kavramını da kapsayan bir tanım olarak yer almaktadır. Her anlamda sürücüler K.T.K. 85/5 maddesinde ifade edilen işletmeye yardımcı kişilerin en başında bulunmaktadır.

Burada sürücülerin sorumluluk açısından sınıflandırılması gerekmektedir. Zira hukukumuzda sürücüler, “*yetkili*” ve “*yetkisiz*” sürücüler olarak iki çeşit kabul edilmektedir¹⁰⁸.

Yetkili Sürücü; bir taşıtı, işbu taşıt işleteninin izni doğrultusunda süren kişi demektir. Buradaki izin diğer bir deyişle işleten rızası kavramı; açık (sarih) olabileceği gibi kapalı (zımni) şekilde de olabilmektedir¹⁰⁹.

¹⁰⁷ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [01.06.2019]

¹⁰⁸ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

¹⁰⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 655.

Yetkisiz Sürücü ise; motorlu bir taşıtı, o aracın işleteninin izni yani rızası olmaksızın tamamen hukuk dışı yollarla ele geçiren veya kullanan kişidir. Örneğin; yukarıda da belirttiğimiz üzere K.T.K. madde 107’de yer alan aracı çalan veya gasp eden kişi aracı hukuka aykırı eylemlerle ele geçirdiği için yetkisiz sürücü sayılmaktadır¹¹⁰. Kural; yetkisiz sürücünün eylemlerinden işletenin sorumlu olmamasıdır¹¹¹. K.T.K.’nın 107. maddesine göre bir motorlu taşıtı çalan ya da gasp eden, araç işleteni sorumluluğuna tabidir.

Buradan anlaşılan, işleten/teşebbüs sahibinin, sadece yetkisi olan her tür sürücünün eylemlerinden sorumlu olduğudur. Bu doğrultuda; işleten ve teşebbüs sahibi, motorlu taşıtı izni yani kendi rızası ile sürücüye bırakmış ise işbu sürücünün eylemlerinden sorumlu olacaktır. Bu durum karşımıza genellikle araçta kadrolu çalışan ya da hizmet sözleşmesi ile çalışan sürücülerde çıkmaktadır. Ayrıca işleten, tesadüfi ve geçici diğer sürücülerin eylemlerinden sorumlu olur¹¹².

Karine olarak motorlu bir taşıtın işleteni haricinde bir kimse tarafından kullanılması durumunda işletenin bu duruma rıza gösterdiği kabul edilir. Kabul gören bu karinenin aksini ispat külfeti işleten üzerindedir¹¹³.

Ayrıca sürücü dahi işletenin rızası olmaksızın aracı başka bir kimseye kullanım için verse ve bu kişi de zarara sebebiyet verse yine de söz konusu zarardan işleten sorumlu tutulmaktadır. Zira burada işleten ve teşebbüs sahibi, aracı, sürücüye kendi rızasıyla bırakmıştır ve bu sebeple başka bir kimseye verilmesinden dolayı oluşan zarardan sorumluluktan kurtarmaz. İşletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için gerçekleşen izinsiz araç kullanım olayının sorumluluğu kaldırır bir niteliğine haiz olması gerekmektedir.

¹¹⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara: 2015), 688.

¹¹¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 655.

¹¹² A.g.e., 655.

¹¹³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara: 2015), 688.

Bu konu **Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 1989/5722 E., 1989/7198 K. ve 02/10/1989 T. sayılı kararında**¹¹⁴ ayrıntılı şekilde açıklanmıştır:

“İzinsiz kullanmanın, gerçek işletenin sorumluluğunu kaldırır nitelikte olması gerekir. (...) Olay tarihinde yürürlükte bulunan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu motorlu araç işletenini (çoğu kez malik) kusur aranmaksızın tehlike sorumluluğu kurallarına göre sorumlu tutmuştur.

(...) Olayımızda, davacının kendisine ait motorlu aracı dinamosundaki arızanın giderilmesi için buzdolabı tamircisi olan Fethi adlı kişiye bırakmış ve adı geçen tarafından 20 dakika içinde onarılmıştır. Daha sonra da kontak anahtarı üzerinde olduğu halde dükkânın önünde duran aracın Muharrem adlı kişi tarafından izinsiz alınarak kullanıldığı sırada davaya konu olay gerçekleşmiştir. (...) Motorlu aracın tamiri yirmi dakika gibi kısa bir sürede gerçekleşmiş olmasına ve anahtarı üzerinde ve dükkânın önünde bırakıldığına göre motorlu aracın hakimiyet kudretinin eylemli olarak teşebbüs sahibine geçmesi söz konusu değildir. (...) İzinsiz kullanmanın 2918 sayılı Kanunun 107. maddesinde gerçek işletenin sorumluluğunu kaldırır nitelikte olmadığı da anlaşılmaktadır; davacı motorlu aracını önlem almadan güvensiz bir şekilde tamirciye bırakması kusurlu bir davranıştır.”

6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu madde 49' un yer verdiği “Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür.” hükmü gereğince; motorlu araç sürücüsü, kendi kusuruyla bir zararın meydana gelmesine sebep olmuşsa, zarar görenin zararını tek başına gidermekle yükümlüdür.

Aynı şekilde aynı kanunun 61. maddesinin “Birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde, haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanır.” içerdiği ifadeler neticesinde, kusuruyla zarara sebep olan sürücü, araç işleteni ve teşebbüs sahibi ile birlikte zarar görenin zararını giderme borcu altında olur. Böyle bir durumda zarar gören kimse, dilerse araç sürücüsüne karşı T.B.K. madde 49 gereğince tek başına

¹¹⁴ “Kazancı İhtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [16.09.2018]

dilerse de işleten ve teşebbüs sahibiyle birlikte müteselsil davalı olmak üzere tazminat davası açabilir¹¹⁵.

B. Diğer Yardımcı Kişiler

Yukarıdaki başlıkta bahsedildiği üzere 2918 sayılı Kanun gereğince motorlu araç sürücüsü ve bunun dışında kalan aracın kullanılmasında yardımcı olan diğer kimselerin eylemlerinden araç işleteni sorumlu tutulmuştur. Bu başlık altında işbu yardımcı kişilerin kim olduğu belirtilecektir.

Bu kimselerin başında şüphesiz K.T.K. madde 3'te yer alan "hizmetli" kavramı gelmektedir. Bu maddeye göre; "Araçlarda, sürücü hariç, araç veya taşıma hizmetlerinde süreli veya süresiz çalışan kişiler ile iş makinelerinde sürücüden gayri kişiler" hizmetli kişi sayılmış ve bu kimseler araç kullanımında yardımcı kişiler olarak kabul görmüştür.

Diğer yandan "yardımcı kişiler" kavramı salt K.T.K. madde 3'te yer alan "hizmetli"lerden oluşmamakta olup bu kavram daha geniş yorumlanmalıdır¹¹⁶. Diğer bir deyişle; motorlu aracın kullanımı esnasında sürücüye işaret veren kişiler, aracın işletilmesinden dolayı fiili ya da hukuki fayda sağlayan kişiler, ehliyet kurslarında eğitim veren öğretmenler ile aynı şekilde aracın sevk ve idaresi konusunda bilgilendiren kişiler de yardımcı kişiler arasında yer almaktadır¹¹⁷.

Bir kimsenin "yardımcı kişi" olarak kabul görmesi için, o kimse ile işleten veya teşebbüs sahibi arasında bir hizmet akdinin bulunması şart değildir. Böyle bir durumun varlığı olabileceği gibi (ki bu durum hukuki ilişkiyi ifade eder), aradaki ilişki sadece

¹¹⁵ Deschenaux/Tercier, *La Responsabilite Civile*, 2 bs. (Bern: 1982), 155.

¹¹⁶ Yılmaz, *Trafik Kazaları ve taşımacılıktan doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, 84.

¹¹⁷ Abdülkadir Yılmaz, "2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun'unda Kusursuz Sorumluluk", www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

fiili olabilir¹¹⁸. Burada aranılan tek husus, yardımcı kişinin motorlu aracın işletmesiyle ilgili bir eylemde bulunuyor olmasıdır.

Araçta bulunan yolcuların durumunu ise ayrıca değerlendirmek gerekmektedir. Zira aslında, bir motorlu aracın içerisinde seyahat eden kişiler kural olarak yardımcı kişi olarak kabul görmezler. Fakat, şayet yolcu, aracın sevk ve idaresi esnasında fiilleri ile aracın kullanılmasına katılıyor ise artık bu durumda yardımcı kişilerden sayılır¹¹⁹.

Örneğin, sürücü aracı kullanırken yolcunun yol tarif etmesi, kısa bir süre direksiyonu tutması, el frenini çekmesi ya da vites değiştirmesi gibi durumların söz konusu olmasında o yolcu artık yardımcı kişi olarak sayılır¹²⁰. Ancak, araçta seyahat eden yolcu, araç camından dışarı bir cisim atsa ve attığı cisim sebebiyle dışarıdan başka bir kimse zarar görse işleten bu zarardan dolayı sorumlu tutulmayacaktır. Zira söz konusu fiil, aracın kullanımı ya da işletilmesiyle ilgili değildir¹²¹. Böyle bir durumda yolcunun ağır kusuru mevcuttur ve bu ağır kusur ispatlandığı takdirde işleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, sorumluluktan kurtulabilir. Eren'e göre de araçtaki yolcular kendi hareketleriyle motorlu araç işletimine katılmışlar ise yardımcı kişi olarak kabul edilmeliler ve bu durumdan işleten veya teşebbüs sahibi sorumlu tutulmalıdır¹²².

6.1.5. Trafik Kazası, Karayolu, Araç, Taşıt ve Motorlu Araç Kavramları

K.T.K. çerçevesinde yer alan tanımlar içinde bilinmesi gereken diğer kavramlar trafik kazası, karayolu ile araç ve taşıt kavramlarıdır. Tezin bu başlığının altında tüm bu tanımlamalara yer verilecektir.

Trafik kazası; K.T.K. madde 3'te "...karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma zararları sonuçlanmış olan olaydır."

¹¹⁸ Yılmaz, *Trafik Kazaları ve taşımacılıktan doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, 85.

¹¹⁹ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri* (Ankara: 2010), 50.

¹²⁰ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 657.

¹²¹ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 127.

¹²² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara: 2015), 689.

şeklinde tanımlanmıştır. Eren ve Bolatoğlu'na göre kaza; geniş anlamda zarara sebebiyet veren ani ve istenmeyen sebepler bütünüdür¹²³.

Karayolu tanımı da 2918 sayılı Kanun'un aynı maddesinde "...*trafik adına kamu yararlanmasına açık, arazi şeridi, köprü ve alanlar*" olmak üzere ifade edilmiştir. Bu tanımın yanı sıra, karayolu olmayan ancak kamunun yararlanmasına açık alan olan yerlerde de Karayolları Trafik Kanunu hükümleri uygulanacaktır¹²⁴. Söz konusu bu yerler; akaryakıt istasyonlarının araç trafiğine ait bölümleri, bahçe, garaj, park, eşya ve yolcu terminali, otoyol, göl, deniz, akarsular üzerinde kamu hizmeti tesis eden taşıtların karayolu taşıtlarına ayrılan bölümleridir. Aynı şekilde K.T.K. madde 104, 105 ve 106 kapsamında bazı yerler dolaylı olarak karayolu olarak değerlendirilmiş ve işbu kanun hükümlerine tabi tutulmuştur. İlgili kanun maddelerinde belirtilen bu yerler; K.T.K. madde 104' teki galeri, park yeri, tamirhane ve benzeri yerler yani diğer bir deyişle motorlu araç ile alakalı mesleki faaliyet gösteren yerler, K.T.K. madde 105' teki yarış parkurları ve K.T.K. madde 106' daki devlete ait araçların görev gereği buldukları yerlerdir. Tüm bu alanların haricinde kalan örneğin, hava, deniz ve demiryollarında oluşan kazalar açısından K.T.K. madde 85 fıkra 1 uygulanmayacaktır¹²⁵.

Araç ve taşıt kavramlarının ne olduğuna bakıldığında ise 2918 Sayılı Kanun'u madde 3'te; "*Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere 'motorlu taşıt', insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere 'motorsuz taşıt' denir.*" ifadeleriyle "**taşıt**" tanımının; "*Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlarla iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adı*" ifadeleriyle de "**araç**" tanımının yapıldığı görülmektedir.

2918 Sayılı Kanun'da yer alan taşıt ve araç kavramları bir bütün halinde değerlendirilerek birlikte tanımlanırsa; "*Motorlu araç; bir makine gücü yardımıyla*

¹²³ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Sorumluluğu*, (Ankara: 1974), 6; Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 150.

¹²⁴ "Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)", *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 2/2-a ve b.

¹²⁵ Sefa Reisoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Beta Yayınları, 2010), 184.

toprak veya karayolu üstünde, kendi kendine hareket sağlayan taşıt” şeklinde ifade edilebilmektedir.¹²⁶

6.2. Hukuksal Niteliği

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu çerçevesinde, kusur sorumluluğunun yanı sıra bazı işletme ve faaliyetler kendi bünyelerinde “tehlike” unsuru bulundurmaları nedeniyle özel bir sorumluluk türü olan tehlike ve olağan sebep (özen) sorumluluğuna da yer verilmiştir. Bu başlık altında K.T.K.’nın benimsediği bu sorumluluk türlerinin hangi durumlarda kabul edildikleri ve hukuksal yapıları üzerinde durulacaktır.

K.T.K. madde 85 nezdinde kanun koyucu, sorumluluk atfı için meydana gelen zarar açısından kusur unsurunu aramamaktadır. Bunun yerine motorlu araç işletenin sorumluluğunu *“kusursuz sorumluluk”* olarak belirlemiştir. Daha doğru bir tabirle; K.T.K. madde 85’te bulunan *“Motorlu araç işleteni ve motorlu aracın işleticisinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu”*; *“kusursuz sorumluluğu”* esas, *“kusur sorumluluğu”*nu ise istisna olarak kabul etmiştir¹²⁷.

K.T.K. madde 85’e göre; zarar aracın işletilmesi neticesinde oluşmuşsa *“tehlike sorumluluğu”*, işletilme halinde bulunmayan yani duran araçtan kaynaklı zarar varsa *“olağan sebep (özen) sorumluluğu”* ya da *“kusur sorumluluğu”* ve trafik kazasından sonraki yardım faaliyeti/faaliyetleri sonucunda zarar ortaya çıkmış ise *“olağan sebep sorumluluğu”* kabul edilmiştir¹²⁸.

Yukarıda özetlenen motorlu araç işletenin sorumluluğu K.T.K.’nın 85. maddesinde aynen şu şekilde ifade edilmiştir:

“İşleten ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu:

Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya

¹²⁶ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, 73.

¹²⁷ Alptekin Burak Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*, C. 5, S. 17 (2014)

¹²⁸ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Beta, 2007), 631-632.

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.

(...) 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.

...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.

...İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.”

Madde metni incelendiğinde ilk fıkrası açısından “kusursuz sorumluluk” hali olan **“tehlike sorumluluğu”** nun kabul edildiği görülmektedir¹²⁹. Madde metninde salt araç işletilmesi bir zarara yol açıyorsa sorumluluk için bu durum yeterli görülmüştür. Bu durumda araç işleteninin sorumluluğuna gidilmesi için ayrıca kusurunun bulunması gerekmemektedir. Yani aracın işletim halindeyken zarar vermesi olgusu bunun dışında kalan zararın yardımcı birinin eylemlerinden ya da motorlu araçta bulunan arızadan meydana gelmesi gibi benzeri tüm nedenleri önemsiz saymıştır. Dolayısıyla işletim halindeki aracın, başka birinin ölümüne, yaralanmasına veya eşyanın zarar görmesine

¹²⁹ Ayşe Havutçu ve Emre Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukukî Sorumluluk* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 1999), 29; Hamdi Yılmaz, *Karayolları Trafik Kanunu'nda Zararın Paylaştırılması* (İstanbul: Seçkin Yayınevi, 1995), 17; Zekeriya Yılmaz, *Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Taşıma Kanunu ve Sigortacılık Kanunu Hükümlerine Göre Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat Sigorta ve Rücu Davaları* (Ankara: 2007), 23.

sebebiyet vermesi halinde, işletenin kusursuz sorumluluğuna gidilecektir¹³⁰. İşletenin sorumluluğu açısından kusuru aranmadığı için; kendileri veya fiillerinden sorumlu buldukları kişilerin temyiz gücü bulunmasa bile, işleten veya teşebbüs sahibi aracın işletilmesi nedeniyle oluşan zarardan sorumlu olacaktır¹³¹. Bazı durumlarda, bir motorlu araç işleteninde sebep sorumluluğu ile birlikte birden çok sorumluluk türünün bir arada bulunması imkânı da söz konusu olabilmektedir. Bu durumda sorumluluk türleri yarışmakta olup “tehlike sorumluluğu” türünün özel bir norm olması sebebiyle kabulü gerekmektedir.

Diğer yandan 2918 sayılı K.T.K. madde 85 fıkra 3’te, işletme durumunda bulunmayan araçların sebebiyet verdiği zararlar açısından, olayın özelliklerine göre “*olağan sebep (özen) sorumluluğu*” ya da “*kusura dayanan sorumluluk*” hali kabul edilmiştir.

Aynı kanunun 4. fıkrasında ise farklı bir ayrıma gidilmiş ve işletenin kendi aracının da dahil olduğu bir kaza neticesindeki yardım çalışmaları sebebiyle yardım eden kişinin gördüğü zararlar için “*olağan sebep sorumluluğu (hakkaniyete dayalı objektif kusursuz sorumluluk)*” esasları kabul edilmiştir¹³². Yani böyle bir durumun varlığında işletenin veya teşebbüs sahibinin sorumlu kabul edilebilmesi için meydana gelen kazada işletenin veya teşebbüs sahibinin sorumlu bulunması veyahut yapılan yardımın direkt olarak işletene, teşebbüs sahibine, araç içerisindeki kişilere ya da kazanın tarafı olan diğer kimselere yapılması gerekmektedir¹³³.

6.3. K.T.K. Kapsamında Kusursuz Sorumluluk Halleri

Tezin bundan önceki bölümlerinde sorumluluk olgusu, tehlike sorumluluğunun genel niteliği ve Türk Borçlar Hukuku’ndaki yeri anlatılmış ve akabinde Karayolları Trafik Kanunu nezdinde bilinmesi gereken temel kavramlar açıklanmıştır. Tezin bundan

¹³⁰ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 19.

¹³¹ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Beta, 2007), 633.

¹³² Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*, C. 5, S. 17 (2014)

¹³³ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

sonraki kısmında ise tehlike sorumluluğunun Karayolları Trafik Kanunu çerçevesindeki boyutu, nasıl gündeme geldiği, sorumluluk şartları, sorumluluğun nasıl belirlendiği vs. konular incelenecektir.

K.T.K. madde 85 fıkra 1’de düzenlenen; “*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 bir teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zararlardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.*” sorumluluk şekli, sebep sorumluluğunun ağırlaştırılmış hali olan **tehlike sorumluluğu**dur. Tezin “5.2. Hukuksal Niteliği” başlıklı bölümünde ifade ettiğimiz gibi, bu durumda motorlu araç işletenin ve aracın bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğuna gidilebilmesi için, salt aracın işletilmesi neticesinde bir zararın meydana gelmiş olması zaruri ve kafidir¹³⁴.

Tezin bundan sonraki bölümlerinde tehlike sorumluluğu, motorlu aracın işletilme halinde olduğu ve işletilme halinde olmadığı durumlar ile trafik kazası sonrası yapılan yardım çalışmaları açısından ayrı ayrı incelenecektir.

6.4. İşletilme Durumunda Olan Motorlu Araç Sebebiyle Oluşan Sorumluluk Türü

Karayolları Trafik Kanunu; motorlu araç işletilmesi bir zarara sebep olmuş ise araç işleteni ile teşebbüs sahibini “tehlike sorumluluğu”na tabii tutmuştur¹³⁵. 2918 sayılı Kanun’un 85/1 maddesinde yer alan işbu sorumluluk türü, tezin bu bölümünde açıklanacaktır.

Söz konusu hükümde sorumluluk olgusu tamamen motorlu taşıt aracının işletimine bağlı tutulmuştur. Burada sorumluluğun temel noktası “işletme tehlikesi”, türü ise “tehlike esasına dayalı işletme sorumluluğu”dur¹³⁶.

¹³⁴ Bkz., 58 vd.

¹³⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara: 2015), 669.

¹³⁶ A.g.e., 669.

Eren'e¹³⁷ göre; madde metninde yer alan "kusur" kelimesi geniş yorumlanmalı ve "eylem" olarak nitelendirilmelidir. Çünkü sorumluluğu meydana getiren şey, aracın işletilmesidir ve sürücü veya diğer yardımcı kimselerin söz konusu işletilmeye fiilleriyle yapmış oldukları katkı önemli olmandır. Yani söz konusu davranışın kusurlu ya da kusursuz olmasının bir önemi bulunmamaktadır¹³⁸.

K.T.K. madde 85/1'de yer alan sorumluluk türü kusur sorumluluğu değildir zira, işleten veya teşebbüs sahibi kimseler; kendilerinin ya da eylemlerinden sorumlu buldukları kişilerin temyiz kudretleri bulunmasa dahi ortaya çıkan zarar açısından sorumludurlar¹³⁹. Diğer yandan işbu sorumluluk türü olağan sebep (özen) sorumluluğu da değildir. Çünkü işleten veya teşebbüs sahibi; sürücü ya da araç üzerinde olan bakım, onarım ve denetim açısından tüm özen ödevlerini yerine getirdiğini kanıtlaya dahi zarar, motorlu aracın işletilmesi halinden doğdu ise sorumlu olacaktır¹⁴⁰.

Kanun koyucu 85/1'de esas olarak tehlike unsuruna dayalı kusursuz sorumluluk şeklini kabul etmekle birlikte işbu kanun maddesinde söz konusu sorumluluğun uygulama alanına dair bir açıklama ve çerçeveselendirme yapmamıştır. Doktrinde¹⁴¹ baskın olan görüşe göre, Karayolları Trafik Kanunu' nun 2. maddesinin 2. fıkrasında yer alan ve işbu kanunun karayolları sınırlarında uygulanacağına dair hüküm gereğince işletme halinde olan motorlu araç sebebiyle oluşan sorumluluk türünün uygulama alanı karayollarında meydana gelen kazalar neticesinde oluşan zararlardır¹⁴². Bunun dışında, karayolu dışında kalan alanlardan kamuya açık olan alanlarla garaj, bahçe, akaryakıt istasyonları, eşya-yolcu terminali ve bahçe, para ödeme karşılığında faydalanılan karayollarının kamuya açık alanlarında, erişime kontrollü karayolunda ve

¹³⁷ A.g.e., 687.

¹³⁸ Deschenaux/Tercier, *La Responsabilite Civile*, 155.

¹³⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara: 2015), 669.

¹⁴⁰ A.g.e., 669.

¹⁴¹ Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 527; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk* (Ankara: 1981), 244.

¹⁴² Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2005), 632.

bir karayoluna bağlantı sağlayan göl, akarsu ve denizin üstünde kamu hizmeti tesis eden araçların karayolu araçlarına bırakılan alanlarında işletilen motorlu aracın meydana getirdiği zararlar da K.T.K. madde 85/1 nezdinde değerlendirilir¹⁴³. Bu sebeple, arabalı vapurda yer alan araçların birbirlerine verdikleri zararlar da K.T.K. kapsamında değerlendirilmektedir¹⁴⁴.

K.T.K. madde 85/1'in uygulama alanı Yargıtay kararlarında da yukarıda belirtilen doktrin uygulamasına benzer şekilde kabul edilmiştir. Örneğin **Yargıtay 17. H.D.' nin 2014/5898 E., 2015/14368 K., 17/12/2015 T. kararında**¹⁴⁵ uygulama alanı aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

“2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 2. maddesinde bu Kanunun, karayollarında uygulanacağı belirtildikten sonra, bu kural biraz daha genişletilerek aynı maddenin (a) ve (b) fıkralarındaki durumlarda da uygulanabileceği öngörülmüş; karayolu tanımına girmediği halde genel trafiğin kullanımına açık olan yerler “karayolu gibi” kabul edilmiştir.

Bu bağlamda, karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, 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, bu Kanun hükümlerinin uygulanacağı; bu haliyle, toplu trafiğin bulunduğu yerler ile karayoluyla bağlantısı olan yerlerin de bu kapsama alındığı belirtilmiştir.

Anılan yasal düzenlemeler gereğince kamunun yararlandığı tüm yollar karayolu tanımı içindedir. Bu açıdan karayolunda taşıt trafiğine kamu yönetiminin izin verilip

¹⁴³ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 633.

¹⁴⁴ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku* (Ankara: Turhan Kitabevi, 1981), 244; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 527.

¹⁴⁵ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [01.04.2019]

verilmemesi önemli olmayıp fiilen bu amaçla kullanılması yeterlidir. Yine karayolu zemininin asfalt, beton, taş veya toprak olması arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır. Bu açıdan köy, orman, dağ, tarla ve yayla yolları da karayoludur.

Yukarıda da açıklandığı üzere; Karayolları Trafik Kanunu'nun uygulanması için kazanın mutlaka karayolunda meydana gelmesi gerekmeyip karayolu ile bağlantısı olan, karayolu sayılan bir alanda meydana gelmesi halinde de karayolunda meydana gelmiş gibi kabul edilmektedir. Davaya konu trafik kazasının meydana geldiği yerin (tarlanın) karayolu ile bağlantısı bulunmaktadır. 2918 Sayılı K.T.K.'nin 2. maddesi gereğince karayolu bağlantısı olduğundan kazanın meydana geldiği yer karayolu sayılan yerlerdendir. Bu sebeple meydana gelen zarar teminat kapsamındadır.”

K.T.K. madde 85/1 karayolunda ve karayolu sayılan yerlerde uygulanırken, deniz, demir yolu ve havada uygulanmaz. Ayrıca özel mülk olan alanlarda, kamuya açık olmayan alanlarda, yol dışında kalan arazilerde, bahçede, tarlada meydana gelen motorlu araç işletilmesinin sebep olduğu kazalarda K.T.K. 85/1 uygulanmaz¹⁴⁶.

6.4.1. İşletim Halinde Bir Motorlu Aracın Var Olması

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu madde 85 fıkra 1 incelendiğinde görülmektedir ki sorumluluk kavramından bahsedilebilmesi için öncelikle “işletilen bir motorlu araç” olması gerekmektedir. Zira madde metninin lafzi yorumu “işletilen bir motorlu araç” ibaresini barındırmaktadır. Bu nedenle tezin bu bölümünde işletim halindeki motorlu araç kavramı açıklanacaktır. Ancak burada konunun kavranabilmesi açısından öncelikle “motorlu araç” kavramının tespiti gerekmektedir¹⁴⁷. Tezin “5.1. K.T.K. Çerçevesinde Tanımlanan Önemli Terimler” başlıklı bölümünde taşıt, araç ve motorlu araç kavramları açıklanmıştır¹⁴⁸.

¹⁴⁶ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 633.

¹⁴⁷ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

¹⁴⁸ Bkz., 57 vd.

Kısaca motorlu araç; makine diğer bir deyişle kendi itici gücü ile hareket sağlayabilen her araç olarak tanımlanmakta¹⁴⁹ olup bu tanımdan motorlu aracın üç unsurunun olduğu tespit edilebilir. Bunlar; hareket ögesi, makine gücü ile hareket ögesi ve karayolu diğer bir ifadeyle toprak üstünde hareket ögesidir. Şöyle ki:

Hareket Ögesi : Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan motorlu araç tanımı gereğince bir aracın motorlu araç olarak kabul edilebilmesi için ilk önce "hareket" kabiliyetinin mevcut olması gerekmektedir. Hareketin, salt teker üzerinde olması gerekmemektedir. Zira hareketin, palet/kızak üzerinde gerçekleşmesi de o aracın motorlu araç olarak kabul edilmesi için aranan hareket şartını sağlamaktadır¹⁵⁰. Bu doğrultuda, ileriye ya da geriye doğru hareket edemeyen bir araç, motorlu araç olarak kabul görmeyeceğinden, işbu makineler/araçlar açısından K.T.K. hükümleri de uygulanmayacaktır¹⁵¹.

Makine Gücüyle Hareket Ögesi : K.T.K. kapsamında yapılan motorlu araç tanımı gereğince bir aracın motorlu araç kabul edilebilmesi için kendi iç aksanından kaynaklı hareket edebilmesi gerekmektedir. Kendi iç aksanından değil de dış bir güç vb. ögece çekilen, itilen veya hareketi sağlanan araçlar motorlu araç olarak kabul edilemezler. Yani motorlu araç, kendi iç aksanına ait güç ile kendi kendine çalışan araç olup¹⁵² dışarıdan başka bir unsurun uyguladığı güç ile hareket edebilen bisiklet, at/el arabası, fayton gibi araçlar motorlu araçlar kategorisinde sayılmazlar¹⁵³. Bu konuya ilişkin olarak **Yargıtay 11. H.D.' nin 1988/7008 E., 1989/6 K. ve 12/09/1989 T. sayılı kararında**¹⁵⁴ at arabası işletme halinde olsa dahi sürücüsünün

¹⁴⁹ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 1995), 606.

¹⁵⁰ Abdülkadir Yılmaz, "2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun'unda Kusursuz Sorumluluk", www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

¹⁵¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 676.

¹⁵² Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 37.

¹⁵³ Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara:2002), 20.

¹⁵⁴ "Kazancı İhtihat Arama Programı", www.kazanci.com.tr [07.08.2018]

işleten olarak kabul edilemeyeceği zira bunun için motorlu araç trafiğine giren bir aracın mevcut olması gerektiği belirtilmiştir¹⁵⁵.

Hatta motorlu bisikletler dahi K.T.K. madde 103’de motorlu bisiklet ve motorsuz taşıtların sürücülerinin hukuki sorumluluk olarak genel hükümlere tabii oldukları yer almaktadır¹⁵⁶. Ancak, “motosiklet” ve “triportörler” K.T.K. madde 3’te tanımlanmış olup motorlu taşıt sayıldıklarından K.T.K. hükümlerine bağlıdırlar¹⁵⁷.

Römorklar için de aynı mantık geçerli olduğundan yani kendi iç aksanlarından kaynaklı güçleri ile hareketi sağlayamadıklarından, römorklar da motorlu araç olarak kabul görmezler. Fakat römorklar için bir istisna söz konusudur. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu madde 102 fıkra 1; “*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.*” hükmüne amirdir. Yani römork aracın çekimini gerçekleştiren araç işleteni Karayolları Trafik Kanunu madde 85 gereğince sorumlu olmaktadır¹⁵⁸. Oğuzman/Öz, çekicinin çekmiş olduğu motorlu bir araç için de aynı hükmün uygulanacağı görüşündedir¹⁵⁹. Diğer yandan şayet bir römork, traktöre bağlandığı ya da traktörden çözüldüğü anda zarar meydana gelmişse burada da römorku çeken traktör, römorkun verdiği zarardan tehlike sorumluluğu kapsamında sorumludur¹⁶⁰.

¹⁵⁵ Ergun Orhunöz, *Uygulamada Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Sorumluluk, Tazminat, Sigorta* (Ankara: Seçkin Yayınevi, 1998), 61.

¹⁵⁶ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 634.

¹⁵⁷ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

¹⁵⁸ Çağrı Yücel, “Motorlu Araçlar Sorumluluk Sigortasında Riziko İstisnaları” (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006), 58.

¹⁵⁹ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 633.

¹⁶⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 678.

Ayrıca Eren'e göre, bir aracın kendi kendine hareket etmesine neden olan şeyin motor yani makine gücü olması gerekmektedir¹⁶¹.

Karayolu (Toprak) Üzerinde Hareket Ögesi : Motorlu araç, karayolunda/toprakta hareket halinde olan araçtır¹⁶². Dolayısıyla karayolunda/toprakta hareket sağlayamayan gemiler, uçaklar, helikopterler vb. taşıtlar işbu Kanun kapsamında tutulmamaktadırlar¹⁶³. Yani, hava ve su üzerinde hareket eden araçlardan farkları, karayolu/toprak üzerinde hareket ediyor olmalarıdır.

Hava araçlarının pistlerdeki hareketleri K.T.K.'ya tabi olmayıp bu konuda 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uygulanmaktadır¹⁶⁴. Ayrıca bir uçak, karayoluna zorunlu iniş yapmış olsa ya da duramaması sebebiyle pistten çıkıp karayoluna iniş yapsa dahi uçak açısından Karayolları Trafik Kanunu işlerlik kazanamaz¹⁶⁵. Zira burada uçağın karayolu/toprak üzerinde gitme amacı söz konusu değildir. Ancak bir motorlu araç deniz üzerinde ve ayrıca kara üzerinde hareket edebiliyorsa, karayolu üzerindeki Karayolları Trafik Kanunu uygulanmaktadır¹⁶⁶.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde yer alan terimler arasında "iş makinesi" de tanımlanmış olup K.T.K. kapsamında değerlendirilen araçlar arasındadır. Ancak iş makinelerinin K.T.K. çerçevesinde değerlendirilmesi için gereken şart; kendi iç aksanlarından kaynaklı motor gücüyle ve karayolu üzerinde hareket etmesidir¹⁶⁷.

¹⁶¹ A.g.e., 677.

¹⁶² A.g.e., 677.

¹⁶³ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 38.

¹⁶⁴ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, 74.

¹⁶⁵ Boydak, "Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk" *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*, C. 5, S. 17 (2014)

¹⁶⁶ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 39; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 677.

¹⁶⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Beta, 2007), 641.

Eren'e göre iş makinelerinin Karayolları Trafik Kanunu'na dahil olmalarının asıl sebebi, hacim ve ağırlıkları sebebiyle bünyelerinde barındırdıkları risk unsurudur ve bu araçlar açısından tehlike sorumluluğu sadece hareket ettikleri esnada verdikleri zarar açısından doğmaktadır¹⁶⁸.

Dolayısıyla söz konusu iş makinesi karayolunda hareket halinde değilken bir zarara sebebiyet vermiş ise K.T.K. madde 85/3 hükmü uygulanacaktır. Ayrıca örneğin bir traktör karayolu sayılmayan yerlerden olan tarlada iş yaptığı esnada bir zarar meydana getirdi ise Karayolları Trafik Kanunu değil Türk Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacaktır¹⁶⁹.

Tramvayların Karayolları Trafik Kanunu madde 85 kapsamına dahil olup olmadığı ise tartışmalıdır. K.T.K. madde 85'e göre, bir motorlu aracın karayolu üzerinde hareketini sağlayabilmesi gerektiği; tramvay veya tren gibi niteliği gereğince bir ray hattı üzerinde hareket sağlayabilen araçlar gibi olmaması gerektiği belirtilmiştir. Fakat tramvaylar 85. maddeye dâhil edilmiş¹⁷⁰, zira Karayolları Trafik Kanunu madde 3' te, "...karayolunda tekerlekli raylar üzerinde hareket eden...taşıttır" ifadeleriyle tramvay tanımı yapılmıştır.

Yargıtay kararlarına bakıldığında tramvayların sebep olduğu kazaların trafik kazası olarak nitelendirildiği ve meydana gelen zararların işletenin hukuki sorumluluğu nazarında çözüme kavuşturulduğu görülmektedir. **Örneğin, Yargıtay 17. H.D.' nin 2015/3351 E., 2017/9418 K. ve 23/10/2017 T. sayılı bir kararında tramvayın dahil olduğu kazayı trafik kazası olarak kabul etmiştir¹⁷¹:**

¹⁶⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 677.

¹⁶⁹ Boydak, "Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk" *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

¹⁷⁰ Orhunöz, *Uygulamada Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluk, Tazminat, Sigorta*, 27.

¹⁷¹ "Kazancı İçtihat Arama Programı", www.kazanci.com.tr [10.10.2018]

“Davacı vekili, davalıların işleteni ve sürücüsü olduğu tramvayın davacıya çarpmasıyla oluşan kazada, ... maddi ve ... manevi tazminatın ... davalılardan müteselsilen tahsilini istemiştir.

Davalı ... Ulaşım Hizm. A.Ş. vekili, ... istenen tazminatın fahiş olduğunu belirterek davanın reddini savunmuştur. Davalı ..., davaya konu edilen olayda hiçbir kusuru olmadığını, davacının tramvay yoluna dikkatsiz biçimde girmesi sebebiyle kazanın oluştuğunu belirterek davanın reddini savunmuştur.

(...) 1-) Dava, trafik kazası sonucu oluşan cismani zarar sebebiyle maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir.

(...) Davaya konu edilen zarar doğurucu haksız fiil, trafik kazası şeklinde gerçekleşmiş olup, davalı sürücü ... da haksız fiil faili konumunda olduğu...

2-) Davacı taraf, davalı ... Ulaşım Hizmetleri Petrol San. Tic. A. Ş.'nin, davacıya çarpan tramvayın işletmecisi olduğu gerekçesiyle bu davalıya husumet yöneltmiştir. Mahkeme ise, tramvay işletmeciliğine dair ihalenin, davalı tarafından 11.01.2013 tarihli sözleşme ile alındığı, davaya konu kaza bu tarihten önce gerçekleştiğinden davalıya husumet yöneltilemeyeceği gerekçesiyle davanın husumetten reddine karar vermiştir. Davalı şirkete husumet düşüp düşmeyeceğinin belirlenmesi konusunda, davalının sunduğu sözleşme örneği yeterli görülmüş; bu sözleşmenin, davalı ile işi ihale eden belediye arasındaki ilk sözleşme olup olmadığı, davaya konu kaza tarihi itibarıyla, tramvay işletmeciliğini kimin yaptığı konusunda herhangi bir araştırma yapılmamıştır. Eksik inceleme ile karar verilemez.”

Eren'e¹⁷² göre de tramvaylar her ne kadar hareket gücünü dışarıdan alsa ve karayolu üzerine döşenen raylarda hareket etse de K.T.K. madde 85/1 kapsamında değerlendirilmelidir. Zira trolleybüsler de hareket gücünü dışarıdan olan havai elektrik tellerinden almakta olup yine de K.T.K. madde 85/1'e dahil edilmişlerdir. Bu kapsamda tramvayların ray üzerinde hareket etmeleri önem arz etmemektedir. Tramvaylar K.T.K. madde 85/1'e dahil edilmedikleri takdirde sorumlulukları kusur sorumluluğu olacaktır ve bu durum işlev ve gayeleri neredeyse aynı olan araçlar

¹⁷² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 678.

arasında suni bir fark yaratacaktır. Bu da tramvay işleteni lehine ayrıcalık yaratacak ve sorumluluk hukuku ilkeleriyle bağdaşmayacaktır.

Bu bağlamda; çok eski bir geçmişi olmayıp ülkemiz ulaşımına 2007 yılında dahil olan metrobüslerin pratikte K.T.K. 85/1 kapsamına dahil olması gerekmektedir. Zira metrobüsler karayolu üzerinde ve kendi motor güçleriyle hareket etmektedirler. Trolleybüs ve tramvayların fonksiyon ve amaçları göz önüne alındığında, metrobüslerin de aynı amaca hizmet ettiği ve bu sebeple metrobüslere farklı bir uygulama getirilmesinin diğer araç işletenleri ile arasında eşitsizlik yaratacağı ortadadır. Yine de tramvaylar ve metrobüsler açısından yürürlükteki kanunda açık bir hüküm bulunmamasının uygulamada sorunlar yaratacağı açık olup bu nedenle bu konular hakkında ayrıntılı düzenlemelerin revize edilerek kanuna eklenmesi gerekmektedir.

K.T.K. 85/1 gereğince tehlike sorumluluğu halinin meydana gelmesinde motorlu araç mevcudiyetinin yanı sıra aracın işletilme halinde olması da gerekmektedir¹⁷³. Duran bir araçtan ziyade işletilme halinde olan motorlu bir araç bünyesinde daha fazla tehlike barındırmakta yani daha tehlikeli bir hal arz etmektedir. Bir motorlu araç işletilme halinde iken; beklenmedik anda yönünü değiştirmesi, durma güçlüğü, kayması, kontrolünü kaybetmesi vb. tehlikelerle karşı karşıya kalabilir¹⁷⁴. Kanunda, işletilme halinden bahsedilmiş ancak bu kavram ayrıntılı bir şekilde açıklanmamıştır. Bu konu hakkında esas olarak 2 ayrı temel fikir vardır:

A. Mekanoteknik (Makine Tekniği) Fikri

Mekanoteknik görüşüne göre, bir aracın çalışıyor sayılması için o araçta bulunan ses ve ışık sistemi ile motorun kısacası mekanik aksamın çalışıyor olması gerekmektedir¹⁷⁵. Yani bu aksamlar çalışmalı, bu çalışma doğrultusunda bu çalışma sebebiyle zarar meydana gelmiş olmalıdır.

¹⁷³ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 634.

¹⁷⁴ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 160.

¹⁷⁵ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku* (Ankara: 1981), 240; Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 166; Aşçıoğlu, *Trafik Kazalarında*

Bir olayda ortaya çıkan işletme tehlikesi spesifik değilse tehlike sorumluluğu da gündeme gelmeyecektir. Motorlu bir aracın durmak zorunda kalması, aksanı sebebiyle çıkardığı gürültüden insan ya da hayvanların korkması, lastik patlaması, farlarının trafikteki diğer sürücülerin görüşünü engellemesi ve benzeri olaylar, özel işletme tehlikesi tipi tehlikelere örnek verilebilir. Dolayısıyla örneksenen böyle bir tehlikenin gündeme gelmesi için ilk olarak motorun çalışması gerekmektedir¹⁷⁶.

Federal Mahkeme birçok kararında makine tekniği görüşünü benimsemiştir. Örneğin bir kararında “*Motorlu araç, kendine özgü tehlike kaynağını oluşturan motor ve ışık (far) donanımı gibi mekanik aksamı çalıştığı zaman, işletilme halindedir.*” ifadelerine yer vermiştir¹⁷⁷. Bir başka kararında “*Zarar, ancak bir motorlu aracın mekanik aksamının (motor, ışık donanımının) kullanılmasından ileri geldiği, yani bu kullanmanın ve özellikle motorlu aracın hareketinin meydana getirdiği özel bir kaza tehlikesinin sonucu olduğu zaman aracın işletilmesinden doğmuş olur.*” şeklinde açıklamalarda bulunmuştur¹⁷⁸.

Eren de dayandığı gerekçeleri daha somut ve güçlü bulduğu için makine tekniği görüşünü desteklemektedir¹⁷⁹.

B. Trafiğe Çıkarma Fikri

Trafiğe çıkama görüşünde, mekanik görüşün aksine motorlu aracın salt çalıştırılması yeterli görülmemiştir. Yani motorlu araç trafik içerisinde bulunup işbu araca trafik kuralları uygulanmaya başladıktan sonra karayolunu terk etmedikçe işletilme

Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları (Ankara: 1989), 37; Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 1995), 607.

¹⁷⁶ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

¹⁷⁷ BGE 78 II 162 vd.

¹⁷⁸ BGE 82 II 47.

¹⁷⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 692.

durumunda kabul edilir¹⁸⁰. Burada aracın sahip olduğu mekanik aksam çalışsa da çalışmasa da bir şey fark etmez, bu duruma bakılmaz. Zira karayolu üzerinde bulunan ancak hareket etmeyen, araç motoru bile duran araçlar da bazen olayın durumun şartlarına göre hareketli bir araç gibi tehlikeli olabilirler¹⁸¹.

Örnek vermek gerekirse; bir aracın itilmesi/çekilmesi durumunda, bir aracın park lambasının yanmaması halinde tehlike bulunmaktadır. Yani trafiğe çıkarma görüşünün temelini “tehlike sorumluluğu” kavramı oluşturmaktadır. Zira motorlu bir araç, karayolunda sadece mekanik aksamı çalıştığı esnada tehlike arz etmez. Bu dayanak neticesinde bu görüş pek çok hukukçu tarafından benimsenmiştir¹⁸².

Karayolları Trafik Kanunu madde 85/3'e göre, park halinde olan ve yolda durdurulan araçlar kural olarak işletilme hali içerisinde değerlendirilmezler¹⁸³. Örneğin; işletilme halinde karayolunda seyir halinde olan bir aracın durdurularak lastiklerinin değiştirilmesi, keza bir yolculuk esnasında aracın kenara çekilerek bir şey sorulması ya da bir şey alınması gibi. Bu gibi durumlarda da aslında söz konusu aracın motorsuz araçtan bir farkı yoktur. Zaten bu sebeple meydana gelen zararlardan dolayı; K.T.K.'nın 85. maddesinin 1. fıkrası değil, K.T.K.'nın 85. Maddesinin 3. fıkrası

¹⁸⁰ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku* (Ankara: 1981), 242; Aşçıoğlu, *Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları* (Ankara: 1989), 38; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 528.

¹⁸¹ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

¹⁸² Erhan Adal, *Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukuki Sorumluluk* (İstanbul: 1963), 46; Demet Çelikleş, *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, 1 bs. (İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 1987), 44; Mehmet Erdoğan ve Ezgi Atalay, “Tehlike Sorumluluğu”, *Ankara Barosu Dergisi*, C. 62, S. 3, (2004): 27-55; Ahmet Kılıçoğlu, *Sorumluluk Hukuku – Sözleşme Dışı Sorumluluk* (Ankara: 2002), 26-27; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku* (Ankara: Turhan Kitabevi, 1981), 242; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* 7 bs. (İstanbul: filiz Kitabevi, 1993), 528; Tunga Enis, “K.T.K. 50. Maddesine Göre Araç Sahibinin (İşletenin) Sorumluluğunun Olumlu Şartları”, *Yasa Hukuk Dergisi*, C. 3, S. 7, (1980): 941-985.

¹⁸³ Deschenaux/Tercier, *La Responsabilite Civile*, 157.

işlerlik kazanır. Ancak, araç trafik akışı içerisindeyken durdurulmuş ve bu esnada zarar oluşmuşsa, araç işletim durumunda değil denemez. Zira araç trafiğin içindedir ve buradaki zarar açısından K.T.K. madde 85/1 fıkrasının uygulanması gerekir¹⁸⁴. **Federal Mahkeme bir kararında;** “*Yol kenarında durmuş, park etmiş olmakla birlikte, park lambası yerine kısa veya uzun farları yanan bir araç, başka bir sürücünün gözlerini almakta veya kamaştırmakta ise işletilme halinde sayılmalıdır.*” ifadelerine yer vererek bu durumu açıklamıştır¹⁸⁵.

Aynı şekilde elle itilen veyahut da hayvan gücü ile çekilen araçlar da işletme halinde değildir¹⁸⁶. Zira yukarıda da bahsedildiği üzere motorlu araç tanımı için aracın kendi iç aksanıyla çalışıyor olması gerekmektedir. Trafikte örneğin kırmızı ışıkta beklerken aracın durdurulması ya da araç sürücüsünün adres sormak/bir şey satın almak için yol kenarında durmasında aracın işletilme halinde olduğunu kabul edilmektedir.

Yargıtay 11. H.D.’nin 2005/13995 E., 2005/12763 K. ve 23/12/2005 T. kararında¹⁸⁷; aracın işletilmesinden ne anlaşılması gerektiğini, bu konudaki görüşleri tartışmış ve şu ifadelerle yer vermiştir:

“(…)aracın işletilme halinde olmasından neyin anlaşılması gerektiğidir. Bu hususta bir kısım yazarlar aracın işletilme halinde olmasından anlaşılması gerekenin (ki bu görüş mekanik görüş olarak adlandırılmaktadır) tehlikenin motorlu aracın mekanik aksamının çalışması, özellikle motor ve ışık düzeninin çalışması veya bunlar çalışmasa dahi aracın kendiliğinden de olsa (örneğin park halinde bulunan bir aracın freninin veya vitesinin boşalarak kendiliğinden hareket etmesi gibi) hareket halinde olmasını ararken, karşı görüşte olanlar ise aracın trafiğe çıkarılmasının ve karayolunda bulunmasının işletilme halinde olduğunun kabulü için yeterli bulunduğunu ve dava konusu olayda olduğu gibi karayolu sayılan yerlerde park halinde bulunan bir aracın işleteninin sorumluluğunun da tehlike sorumluluğu olduğunu kabul etmektedirler. (Bu konudaki tartışmalar için Bkz. Tekinay/AkmanlıBurcuoğlu-Altıp, Borçlar Hukuku, Ist,

¹⁸⁴ Eren; s.662

¹⁸⁵ BGE 63 II 269-270.

¹⁸⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 694.

¹⁸⁷ “Kazancı İhtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [12.06.2019]

1985, s.710 vd, ayrıca Bkz. Çetin Aşçıoğlu, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat davaları, Ank, 1989, S.37 vd.).

Yasa'nın 85/3 ncü maddesinin açık hükmü karşısında mekanik sistemin benimsenmesi gerek ise de bunun her somut olayın ve özellikle sürücüsünün amacı nazara alınarak değerlendirilmesi gerekeceği de açıktır. Örneğin kırmızı ışıkta beklemek durumunda olan bir araç sürücüsünün aracı stop etmesi veya sürücünün yol kenarındaki bir yerden adres sormak, herhangi bir şey almak için aracı kısa süreli hareketsiz bırakması, yani aracı terk maksadı taşımaması durumunda işletenin sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olmadığını kabul etmek de yasa koyucunun amaçları ile bağdaşmayacaktır.”

Yukarıdaki kararda aynı zamanda görülmektedir ki işletilme halinde olmadığını belirleme kıstası olarak “aracı terk etme” amacının olması koşulu aranmaktadır. Bu nedenle bir araç otoparkta bırakıldığı esnada ise ortada aracı terk maksadı olduğundan, araç işletim durumunda kabul edilemez.

2918 sayılı Kanununun madde 85/1 ve 85/3 fıkralarında “işletilme halindeki” ve “işletilme halinde bulunmayan” araçların sorumlulukları açısından farklı düzenleme yapılmıştır. Bu sebeple her iki kanun fıkrası nazarında her olayın somut özelliği ve şartları dikkate alınarak “işletilme hali” kavramının incelenmesi gerekir. Aksi durumda, herhangi bir görüşü net bir şekilde kabul etmek bazı hususi haller meydana geldiğinde adaletsizlik yaratabilecektir. Tıpkı yukarıda Yargıtay’ın kabul ettiği görüş gibi, aracı kısa süre için hareketsiz bırakmak örneğin bir şey almak ya da vermek üzere arabayı terk etmek durumunda araç sürüsünün esas gayesi aracı terk etmek olmadığından işletenin sorumluluğu tehlike sorumluluğu olarak değerlendirilir. Zira böyle bir durumun kabulü, 2918 Sayılı Kanun’ un amacı ile ters düşmektedir.

6.4.2. Bir Zararın Varlığı

Karayolları Trafik Kanunu madde 85/1’de yer alan kusursuz sorumluluk hali için aranan şartlardan bir diğeri, zararın, hareket durumundaki bir motorlu aracın işletilmesi nedeniyle ortaya çıkmış olmasıdır. Tezin bu başlığı altında, aranan işbu zararın ne olduğu açıklanacaktır.

Türk Dil Kurumu'nda yer alan tanımıyla “zarar”; “*Bir şeyin, bir olayın yol açtığı çıkar kaybı veya olumsuz, kötü sonuç, dokunca, ziyan, mazarrat*”dır¹⁸⁸. K.T.K.’da bahsedilen zarar, motorlu aracın karayolu ya da karayolu gibi kabul edilen yerler üzerinde işletilmesi sırasında ve sebebiyle oluşan zarardır¹⁸⁹.

Söz konusu kanun maddesinde aslında zarar kavramı tanımlanmamıştır. Ancak zararın kapsamı ifade edilmiştir. Zira madde metninde “... *bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına*” sebep olmasında kusursuz sorumluluğun gündeme geleceği belirtilmiştir¹⁹⁰. Madde metninde görüldüğü üzere motorlu aracın karayolunda işletilmesi nedeniyle oluşan zarar, bir “kişiye” karşı olabileceği gibi herhangi bir “nesneye” karşı da olabilir¹⁹¹. Kişiye ilişkin olan zararlara bir kimsenin yaralanması, ölmesi, ruhen bir sağlık sorunu yaşaması gibi durumlar örnek gösterilebilirken; motorlu aracın binaya, elektrik direğine, ağaca vb. şeye çarpması veya motorlu araçta bulunan nesnelere zararına uğraması vb. haller örnek olarak verilebilir. Ancak burada ayrıca belirtilmesi gereken bir durum vardır. Zarar görenin beraberindeki bagaj ve benzeri eşya haricinde motorlu araç içerisinde taşınan eşyaların zararları açısından sorumluluk Karayolları Trafik Kanunu madde 85/1 maddesi dahilinde tutulmamaktadır¹⁹². Aynı şekilde K.T.K. madde 87. fıkra 1 gereğince şayet motorlu araç, maliki dışında bir kimse tarafından işletiliyorsa aracın uğradığı zarar açısından işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüsün sahibi araç malikine yönelik genel hükümler çerçevesinde sorumlu olacak ve taşıyanın kusuru halinde tazminat istenebilecektir¹⁹³.

¹⁸⁸ www.tdk.gov.tr

¹⁸⁹ Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk* (Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999), 35.

¹⁹⁰ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

¹⁹¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 673.

¹⁹² Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 1995), 608; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 525 vd.

¹⁹³ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2005), 635.

Trafik kazası neticesinde ortaya çıkan zarar; bir şahsın kişilik değerlerinde ya da sahip olduğu malvarlığında oluşan azalma ya da tamamen yok olmaya neden olur. Bu sebeple zarar kavramı, manevi ve maddi zarar olmak üzere ikiye ayrılır¹⁹⁴.

Manevi Zarar, kısaca manevi yönden uğranılan kayıp veya eksilme olarak tanımlanmaktadır¹⁹⁵. Bu tanım neticesinde manevi zarar içerisinde; kişinin yaşama hakkı, şeref, haysiyet ve itibarı, vücut bütünlüğü hakkı, özel ve aile hayatının gizliliği hakkı, ticari itibarı bulunmaktadır¹⁹⁶. Bu sebeple bir kimse kişilik haklarına karşı bir saldırıya maruz kaldığında, yaşam sevinci azalır, huzuru ve güveni zedelenir ve tüm bunların neticesinde duyduğu elem ve kederden dolayı ruhsal sağlığı bozulur¹⁹⁷.

İşletenin uğradığı manevî zararlar açısından sorumluluğun, Karayolları Trafik Kanunu kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği tartışmalı bir konudur.

Bir görüş; manevi zararların, Karayolları Trafik Kanunu'nun genel hükümlerin uygulanmasını öngören maddesinde yer almaması sebebiyle Karayolları Trafik Kanunu kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır¹⁹⁸.

Diğer görüş ise gerek öğretide¹⁹⁹ gerekse uygulamada hâkim olan görüş olup manevî zararları Karayolları Trafik Kanunu kapsamına dahil etmemektedir. Yani doktrinde ve

¹⁹⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 673.

¹⁹⁵ Tandoğan, *Responsabilite*, 56; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 548, 655.

¹⁹⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 531, 532.

¹⁹⁷ Abdülkadir Yılmaz, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]

¹⁹⁸ Aşçıoğlu, *Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları* (Ankara: 1989), 42; Çetin Aşçıoğlu, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun Getirdiği Sorunlar”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, 14-15 Nisan 1989* (Ankara: 1989), 209.

¹⁹⁹ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 141-142; Erdoğan ve Atalay, “Tehlike Sorumluluğu”, 38; Fikret Eren, “Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 39, S. 1-4 (1982-1987): 166; Eren, *Borçlar Hukuku Genel*

uygulamada büyük çoğunluk, manevi tazminata ilişkin T.B.K.'nin haksız fiile dair hükümlerin uygulanması gerektiğini savunmaktadır²⁰⁰. **Örneğin Yargıtay 11. H.D.'nin 2003/3649 E., 2003/10256 K. ve 03/11/2003 T. sayılı kararında**²⁰¹ bu durum aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

“K.T.K.’nin 90.maddesi ile işletenin sorumlu olduğu manevi tazminatın BK’nın haksız fiillere ilişkin hükümlerine tabi olduğu açıklanırken, aynı yasanın 92/f maddesinde açık bir şekilde, manevi tazminat istemlerinin zorunlu trafik sigortacısına karşı ileri sürülemeyeceği hükme bağlanmıştır. (...) mahkemece, davalı zorunlu trafik sigortacısının manevi tazminat talebinden sorumlu tutulması doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.”

Her ne kadar genel hükümlerin uygulanacağı durumlar arasında K.T.K. madde 87’de “manevi zarar” lar yer almasa yukarıdaki Yargıtay kararında da açıklandığı üzere K.T.K.’nin 90. Maddesinde; *“Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar (...) ve manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanun ve genel şartlarda düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır.”* ifadesi bulunmaktadır. Hükümden açıkça anlaşıldığı üzere, manevi zararlar açısından genel hükümlerin uygulanacağı kabul edilmiştir²⁰².

Ayrıca, Karayolları Trafik Kanunu madde 109 zamanaşımı olgusunu düzenlemiş ve işbu maddede yalnızca maddî tazminata yönelik istemlere dair ayrı zamanaşımı süresi öngörmüştür. Hal böyle iken kanun koyucunun, manevî tazminata ilişkin istemlerini Karayolları Trafik Kanunu’na dahil etmek istemesi halinde kanun metninde bu

Hükümler (İstanbul: Beta, 2007), 637; Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, 38.

²⁰⁰ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, (Ankara: 2010), 64.

²⁰¹ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [31.05.2019]

²⁰² Aşçıoğlu, *Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları* (Ankara: 1989), 42.

durumu açıkça belirteceği veya maddi tazminat kavramı yerine sadece tazminat ifadesini kullanacağı görülmektedir²⁰³.

Motorlu araç işleteni “*adam istihdam eden sıfatıyla*” motorlu aracı bir başkasına (yardımcı kimse) bırakmış ve zarar başkası aracı sürer iken meydana gelmişse işleten, sürücü veya diğer yardımcı kişi, “kusursuz sorumluluk ilkesi” gereğince kusuru bulunmasa dahi T.B.K. madde 49 uyarınca sorumlu olur²⁰⁴.

Maddi Zarar ise bir kişinin yaralanması (vücut bütünlüğünün ihlali) veya ölmesi şeklinde ortaya çıkabileceği gibi kişinin malvarlığında meydana gelmiş de olabilir²⁰⁵. Yani maddi zarar, kişiye karşı ya da bir nesneye karşı olabilir.

Maddi zarar kapsamında motorlu araç işletilmesinin neden olduğu her zarar girmemektedir²⁰⁶. Buradaki zarardan anlaşılması gereken “*adam ölmesi sebebiyle doğan zarar*”, “*vücut bütünlüğünün ihlalinden doğan zarar*” ve “*mala (şeye) ilişkin zarar*”dır.

Adam ölmesi sebebiyle doğan zarar, bir motorlu aracın bir kişinin ölmesine sebep olması neticesinde ölen kişinin yakınları açısından doğan “*destekten kayıp*”²⁰⁷ sebebiyle ortaya çıkarken; vücut bütünlüğünün ihlalinden doğan zararlar, meydana gelen kaza neticesinde kişinin yaralanması ve bu yaralanma sebebiyle oluşan tedavi masrafları, tedavisi sürdüğü süre zarfında çalışamamasından veya çalışma gücünün azalmasından kaynaklı gelir kaybı ve kişinin ekonomik geleceğinin sarsılması sebebiyle ortaya çıkmaktadır. Trafik kazası neticesinde bir malın (şeyin) kaybı, hasara uğraması veya tahribi sebebiyle oluşan zararlar eşya (şey) ile ilgilidir. Mala ilişkin

²⁰³ Kılıçoğlu, *Sorumluluk Hukuku – Sözleşme Dışı Sorumluluk*, 32.

²⁰⁴ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 141.

²⁰⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 521.

²⁰⁶ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 635.

²⁰⁷ Ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin kim olduğu için bkz., Yargıtay 21. H.D. 2018/2098 E., 2019/13/83 K. ve 26/02/2019 T. sayılı kararı

zararlar²⁰⁸, motorlu araçta veya motorlu araçta bulunan eşyada ya da aracın çarpması dolayısıyla başkaca bir nesnede/eşyada meydana gelebilir²⁰⁹.

Tüm bu zarar kalemleri dışında kalan ve sadece ekonomik nitelik arz eden zararlar Türk Borçlar Kanunu kapsamında yer almaktadır. Trafik kazası neticesinde zarara uğrayan kişiler; işleten, sürücü, işletene yardımcı olan diğer kimseler, yayalar, araçtaki yolcular; zarara uğrayan nesnelere aracın çarparak zarar verdiği eve ya da dükkâna ait kapı, duvar, ev ya da dükkân içerisindeki eşyalar vb. dir²¹⁰. Belirtilen işbu maddi zararlar da K.T.K. hükümleri dahilindedir²¹¹.

Belirtmek gerekir ki; bir kimsenin ölmesi veya yaralanması söz konusu olmadan “kazanç mahrumiyeti” yaşanmış ise bu zararlar da tıpkı manevi zararlar gibi Karayolları Trafik Kanunu kapsamına dâhil değildir²¹².

Genel hükümlere tabi olan maddi zararları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Hatır taşımasında ya da bir başkası tarafından aracın hatır için kullanılmasında meydana gelen yaralama veya ölüm hallerinde²¹³
- Araç malikiyle araç işleteni arasında olan ilişki çerçevesinde, oluşan zararlara ilişkin sorumluluk²¹⁴
- Zarar görenin araçta taşıdığı veya sahip olduğu bagaj vb. eşya haricinde kalan eşyaların uğradığı zararlara ilişkin araç işleteninin sorumluluğu²¹⁵

²⁰⁸ Trafik kazası neticesinde araç veya eşyalarda oluşan zararlar; fiili zarar - yoksun kalınan kâr olarak 2 başlık altında incelenmektedir.

²⁰⁹ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, (Ankara: 2010), 62.

²¹⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 9 bs. (İstanbul: 2006), 237.

²¹¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (İstanbul: 2015), 675-676.

²¹² Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 525-526.

²¹³ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 87/1.

²¹⁴ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 87/1-c.

²¹⁵ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 87/2.

- Çekilen araç tarafından verilen zararlara ilişkin araç işleteninin sorumluluğu²¹⁶
- Motorsuz araçlar ile motorlu bisikletin sürücüleri tarafından verilen zararlara ilişkin sorumluluk²¹⁷
- Çalıntı ya da gasp edilen araca durumu bilen ve buna rağmen araçta yolculuk eden yolcuya ilişkin sorumluluk²¹⁸
- Yarışta yarışan yarışçının, yarışçı ile birlikte yarışan araç içerisinde olan kişilerin uğradıkları zararlar yarışta olan başkaca araçların maruz kaldığı zarardan dolayı sorumluluk²¹⁹

Bu tip zararların bir kısmı T.T.K. hükümlerine tabi tutulmuş iken, diğer bir kısmı ise T.B.K. hükümlerine tabi tutulmuştur²²⁰.

6.4.3. Trafik Kazası Neticesinde Zararın Doğması Şartı

Karayolları Trafik Kanunu madde 85/1'in şartlarından bir diğeri, meydana gelen zararın bir trafik kazası neticesinde gerçekleşmesidir. Bu sebeple tezin bu başlığı altında öncelikle trafik kazası kavramı açıklanacaktır.

Kaza geniş anlamda²²¹, zarara sebep veren ani ve istenmeyen olaylar bütünü; dar anlamda²²² ise, dışarıdan gelerek ani olarak insan vücudunda olumsuzluklar yaratan zarar verici olaylardır. Bu tanımlar doğrultusunda kazanın; dışarılık, anilik ve arzu edilmeyen olması unsurlarından oluştuğu söylenebilmektedir.

²¹⁶ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 102/1.

²¹⁷ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 103.

²¹⁸ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 107/2.

²¹⁹ “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 105/2.

²²⁰ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 136.

²²¹ Eren, *Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Sorumluluğu*, (Ankara: 1974), 6.

²²² A.g.e., 6.

2918 Sayılı K.T.K.’nın 3. maddesindeki “**Trafik Kazası**”²²³ kavramının oluşabilmesi için gerekli olan ilk şart ise, işbu kazanın “*karayolu*” ya da “*karayolu sayılan yerde*” meydana gelmiş olmasıdır. Zira tezin “5.1.5. Trafik Kazası, Karayolu, Araç, Taşıt Ve Motorlu Araç Kavramları” başlığı altında bahsedildiği gibi K.T.K. madde 2’ de “*bu kanun karayolunda uygulanır*” denilmiş ve “*karayolu*” K.T.K.’nin uygulama alanı kabul edilmiştir. K.T.K.’nin karayolu tanımı dikkate alındığında, karayolu olarak bir alanın kabul edilebilmesinin öncelikli şartı o yerin kamu yararına olmak üzere trafiğe bırakılması olduğu görülmektedir. Yani o yerin, kamunun yararlanmasına açık olacak şekilde trafiğe tahsis edilmiş olması gerekmektedir. Şayet bu iki unsur birlikte mevcut değilse 2918 sayılı Kanun kapsamında bir karayolunun varlığından söz edilemez²²⁴.

Karayolu kavramı 2918 sayılı Kanun kapsamında açık ve net bir şekilde tanımlansa da Ahmet Kılıçoğlu’na göre motorlu bir araç sorumluluk alanı açısından sınırlandırılmamalıdır. Zira Kılıçoğlu’na göre bir motorlu araç işleteninin kusursuz sorumluluğunun saptanabilmesi adına motorlu aracın işletilme durumunda olup olmadığının belirlenmesi gerekmektedir. Yani burada motorlu aracın işletildiği alanın bir öneminin bulunmadığını savunmaktadır²²⁵.

Diğer yandan 2918 sayılı K.T.K. madde 2’de yer alan a ve b bentlerinde sayılan yerler ile K.T.K. madde 104, 105 ve 106’daki yerlerin de karayolu tanımına girmediği halde işbu kanun hükümlerine tabi olacağı belirtilmiştir. “*Karayolu gibi*” kabul edilmiştir. Söz konusu bu yerler tezin “5.1.5. Trafik Kazası, Karayolu, Araç, Taşıt ve Motorlu Araç Kavramları” başlıklı konusunda belirtilmiştir²²⁶.

²²³ Bkz., 57.

²²⁴ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, (Ankara: 2010), 70-71; Çetin Aşçıoğlu, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları* (Ankara: 2008), 58-59.

²²⁵ Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara:2007), 283.

²²⁶ Bkz., 57-58.

Dolayısıyla bahsedilen işbu yerlerde oluşan kazalar açısından da 2918 sayılı Kanun hükümleri uygulanacaktır²²⁷.

Yargıtay 17. H.D.'nin 2015/17649 E., 2016/11239 K. ve 06/12/2016 T. kararında²²⁸; “(...) motorlu araç tarafından karayolunda meydana getirilmiş olması zorunludur. Zira, K.T.K.'nin 2.maddesinde bu Kanunun, karayollarında uygulanacağı açıklanmış ve aynı maddenin (a) ve (b) bentlerinde tadadı olarak sayılan yerlerde de bu kanun hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. O halde, motorlu aracın Karayolu olmayan veya karayolu sayılan yerlerden olmayan herhangi bir yerde oluşturduğu rizikolar sonucu oluşan zararlardan işletenin sorumluluğu K.T.K.'nin 85/1.maddesi hükmüne tabi olmayacağı gibi...” denilerek karayolu olarak kabul edilmeyen bir yerde meydana gelen kazanın trafik kazası olarak nitelendirilmeyeceği ve K.T.K. hükümlerine tabii tutulmayacağı belirtilmiştir.

Diğer yandan bir kazanın, trafik kazası olarak kabul görebilmesi için, kazanın karayolunda meydana gelmesi salt tek başına yeterli değildir. Zira aynı zamanda, kazada minimum bir aracın hareketli olması gerekmektedir²²⁹. **Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 2001/4-661 E., 2001/1074 K. ve 28/11.2001 T. kararında**²³⁰; “Uyuşmazlığa KTK uygulanamaz. Çünkü trafik kazası; "Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölü, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olaydır". (KTK. m. 3) Motorlu araç kavramı KTK m 3'ün analitik anlatımından karayolu üzerinde hareket eden araçları kapsar.” ifadeleriyle trafik kazasının karayolunda gerçekleşmesi gerektiğinin yanı sıra hareket halinde olan bir veya birden çok aracın karışması gerektiği de vurgulanmıştır. Bir motorlu araç işletilme halinde olmasa dahi, hareket halinde olan bir başka motorlu aracın hareketsiz olan araca çarpması neticesinde trafik kazası meydana gelir. Zaten hayatın olağan akışına göre hareketsiz bir veya birden fazla aracın trafik kazası meydana getirmesi

²²⁷ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, (Ankara: 2010), 71.

²²⁸ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [03.10.2018]

²²⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 676.

²³⁰ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [30.11.2018]

imkansızdır. Bir kimse motorlu araçta seyir halindeyken bir hastalık sebebiyle ölürse ya da bagajdaki eşya çürüme vb. sebeplerle hasara uğrar ise burada bir trafik kazasının varlığından söz etmek mümkün değildir²³¹.

Son olarak ise bir trafik kazasının varlığından söz edilebilmesi için, meydana gelen kaza neticesinde bir kimsenin veyahut da malın bir zarara uğraması gerekmektedir. Yani meydana gelen trafik kazası neticesinde, tezin “5.4.2. Bir Zararın Varlığı” başlığı altında açıklanan türden bir zararın meydana gelmesi gereklidir²³².

6.4.4. Uygun İlliyet Bağının Varlığı

Yukarıda bahsettiğimiz şartların yanı sıra, K.T.K. madde 85 gereğince, işletim durumundaki motorlu bir araç meydana getirdiği zarar sebebiyle işletenin kusursuz sorumluluğuna gidilebilmesi adına gereken bir diğer ve son şart, “*aracı işletme eylemi*” ve “*oluşan zararlar*” arasında nedensellik unsurunun (*uygun illiyet bağı*) bulunmasıdır. Zira hukuki sorumluluğun doğmasına neden olan olaylar arasında nedensellik bağı çok büyük bir öneme sahiptir²³³. Bu nedenle tezin bu bölümünde uygun illiyet bağının ne olduğu açıklanacaktır.

Nedensellik unsuru; meydana gelen olay/olayların, hayatın olağan akışı ile hayat tecrübeleri gereğince, ortaya çıkan zararın oluşmasına uygun olmasıdır. Diğer bir deyişle; meydana gelen zarar ile sorumluluğun başlangıcı olan olay ya da eylem arasındaki neden-sonuç ilişkisine hukuk düzeninde illiyet bağı denmektedir²³⁴. K.T.K. madde 85 için ise; zarar ve motorlu aracın işletilmesi birbirinin uygun neden ve sonucunu oluşturmuyorsa ortada bir illiyet bağı bulunmayacağından işletenin kusursuz sorumluluğu gündeme gelmeyecektir. Yani bir olay, diğer olayın sebebi olmalı,

²³¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 675.

²³² Bkz., 78-84.

²³³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 536.

²³⁴ Tandoğan, *Responsabilite*, 61; Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 567; Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 1995), 496; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 2 bs. (Ankara:2002), 194; Hüseyin Hatemi, *Borçlar Hukuku Genel Bölüm, Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, (İstanbul: 1998), 51 vd.

gerçekleşen sonucun doğmasına neden olmalıdır²³⁵. Zarar ile motorlu aracın arasında nedensellik bağı olmalıdır²³⁶

K.T.K. açısından; motorlu araç hiç işletilme haline getirilmese idi zararın oluşmayacağı söylenebiliyorsa, nedensellik bağı mevcuttur. Şayet ortaya çıkan zarar ile motorlu aracın işletilme hali arasında bir alaka var ancak söz konusu bu işletme faaliyeti meydana gelen zararın sebebini oluşturmuyorsa bu durumda uygun illiyet bağının varlığından söz edilemez. Zira motorlu aracın işletilmesi, meydana gelen zararın doğumu için yetersiz kalmaktadır²³⁷.

Örneğin; motorlu bir araç karayolunda seyir halindeyken aniden frene basıp durması ve bu beklenmedik ani duruş sebebiyle arkada seyir halinde olan başka bir motorlu aracın işbu araca çarpması neticesinde oluşacak maddi veya kişisel zarar açısından; önde giden motorlu aracın aniden durması ile arkada seyir halinde olan aracın çarpmasıyla oluşan zarar arasında bir sebep sonuç ilişkisi var olduğundan araç işleteninin kusursuz sorumluluğu gündeme gelecektir.

Yargıtay 17. H.D.’nin 2015/846 E., 2017/7145 K. ve 22/06/2017 T. sayılı kararında da²³⁸; “Somut olayda; mahkemece, işletenin sorumluluğunun şartları için, zararın trafik kazasından meydana gelmiş olmasının arandığı gerekçesi ile davanın reddine karar verilmiş ise de aracın işletilme halinde olması, zarar verici fiil, zarar ve uygun illiyet bağı sorumluluk için aranan şartlardır.” ifadelerine yer verilerek illiyet bağı, sorumluluk tespiti için aranan şartlardan kabul edilmiştir.

Belirtmek gerekir ki uygun illiyet bağının varlığından bahsedebilmek için işletme faaliyeti olan araç ile zarar gören arasında bir temasın bulunması aranmaz; korku ve şok yeterli kabul edilir²³⁹. Şayet bunun aksi kabul edilmiş olsa idi, işletme halindeki araçların farları sebebiyle meydana gelen kazalar açısından illiyet bağının varlığı kabul

²³⁵ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 144.

²³⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2015), 678.

²³⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 246.

²³⁸ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [15.05.2019]

²³⁹ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku* (Ankara: 1981), 244-245.

edilemez ve böylelikle zarar görenlerin hak kaybı yaşamasına sebep olunurdu. Dolayısıyla motorlu bir aracın işletilmesi ile oluşan zarar arasındaki illiyet bağının doğrudan olabileceği gibi dolaylı olarak da olabileceğinin kabulü gerekmektedir²⁴⁰. Zarara uğrayan kişi, nedensellik bağının varlığını ispatla mükelleftir²⁴¹.

Diğer yandan, bir trafik kazası motorlu araç işletenin ya da eylem ve hareketlerinden sorumlu bulunduğu kimselerin hiçbir kusuru olmaksızın salt mücbir sebep dolayısıyla ya da zarar görenin ya da üçüncü kimsenin ağır kusuru dolayısıyla meydana gelmiş ise ve işbu durum işleten tarafından ispat edilirse işleten sorumluluktan kurtulur²⁴². Ancak belirtmek gerekir ki bu madde metni sadece “*işletme halinde olan*” araçların kurtuluş imkanını açıklamakta olup “*işletme halinde olmayan*” araçların vermiş olduğu zararlara ilişkin bir kurtuluş imkânı tanımamaktadır²⁴³.

6.5.İşletilme Durumunda Bulunmayan Motorlu Araç Sebebiyle Oluşan

Sorumluluk Türü

Tezin 5.4. numaralı başlığı altında, K.T.K.’nın 85. maddesinin 1. fıkrasında yer alan “işletme halindeki motorlu araç sebebiyle oluşan sorumluluk” türü anlatıldı. İşbu başlık altında ise 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’ndan kaynaklanan başkaca bir kusursuz sorumluluk türü, yani K.T.K. madde 85 fıkra 3’te açıklanan “*işletilme durumunda bulunmayan araçların sebep olduğu zarar dolayısıyla meydana gelen sorumluluk*” türü açıklanacaktır.

K.T.K. madde 85/3’ten ilk olarak anlaşılan olgu, motorlu bir aracın işletilme halinde olmadığı ve bu sebeple aracın işletilmesinden doğan sorumluluğun uygulanamadığı durumlardır. Bu doğrultuda denebilir ki, işletilme durumunda bulunmayan bir motorlu aracın meydana getirdiği zarar nedeniyle işletenin sorumluluğu, ikincil (tali) nitelikte

²⁴⁰ Karahasan, *Sorumluluk Hukuku Birinci Kitap: Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk; İkinci Kitap: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk* (İstanbul: 1995), 789; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara:2007), 33.

²⁴¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2015), 679.

²⁴² “Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 18195, (Ekim 1983): 86.

²⁴³ Hüseyin Ateş, “Motorlu Araç İşletenin Sorumluluktan Kurtulması”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, S. 100 (2012): 344; Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, 134.

bir sorumluluk türüdür²⁴⁴. Eren'e göre; işbu sorumluluk türü, yalnızca işletme halindeki motorlu araca ilişkin sorumluluk türünün uygulanmadığı hallerde gündeme gelmektedir²⁴⁵.

Söz konusu madde metninde bir motorlu araç işleteninin, işletilme halinde bulunmadığı esnada sebep verdiği trafik kazası ve bunun sonucu olarak zarardan kaynaklı sorumluluğu ifade edilmiştir. Örneğin, yol kenarında kısa süreliğine duraksayan veya hareket eden aracın park halindeki başkaca bir araca çarpması, işletme halinde olmayan yani duran motorlu bir aracın yanması vb. durumlar²⁴⁶.

Kanun koyucu işbu madde metninde; motorlu araç işleteni için, kusur sorumluluğunu, yardımcı kişilerin kusurlu davranışlarından sorumluluğu ve araçta mevcut bozukluk sebebiyle sorumluluğu birlikte düzenlemiştir²⁴⁷. Hemen belirtmek gerekir ki K.T.K. madde 85/3 kapsamında tek sorumlu araç işletenidir, 85/1'de olduğu gibi aracın bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi sorumlu değildir. K.T.K. 85/3 fıkrasında yer alan işletme halinde olmayan motorlu araç işleteni açısından üç durumda sorumluluk gündeme gelmektedir. Bunlar; *araç işleteninin kusuru, araç işleteninin fiillerinden sorumlu tutulduğu kimselerin kusuru ile araçta bulunan bozukluk* halidir.

İşletenin kusurunun söz konusu olduğu durumlarda, zarar gören kişi, meydana gelen trafik kazasında işletenin kusurunun olduğunu ispatla mükelleftir ve işletenin sorumluluğu “**kusur sorumluluğu**”dur²⁴⁸.

Araç işleteninin fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru olan durumlarda yani araç sürücüsü, araç sürücüsünün yardımcıları vb. kişilerin kendi kusurlarıyla sebep oldukları zararlar açısından uygulanacak sorumluluk türü “**olağan sebep sorumluluğu**”dur. Burada “tehlike sorumluluğu” değil; bu sorumluluk türüne göre

²⁴⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2006), 663.

²⁴⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2015), 695.

²⁴⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2015), 695.

²⁴⁷ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 647.

²⁴⁸ A.g.e., 647.

daha hafifletilmiş olan “**olağan sebep sorumluluğu**” benimsenmiştir²⁴⁹. İlk olarak bakıldığında bu durumdaki sorumluluk türü, T.B.K. madde 66’da²⁵⁰ yer alan sorumluluğa benzemektedir. Ancak burada zararın oluşmaması adına bütün dikkatin ve özenin gösterildiği motorlu araç işleteni tarafından ispat edilse dahi motorlu araç işleteni sorumluluktan kurtulamamaktadır²⁵¹. Oysaki adam çalıştırının sorumluluğunda bu kurtuluş imkânı adam çalıştırana tanınmıştır. Diğer yandan, motorlu araç işleteni sadece fiil ve hareketlerinden sorumlu bulunduğu kimselere ait kusurlar sebebiyle sorumlu olmaktadır.

Araçta bulunan bozukluk durumunda da sorumluluğun kusura dayanmadığı açık olup buradaki sorumluluk türü de “**olağan sebep sorumluluğu**” kapsamında değerlendirilmektedir²⁵². Yani motorlu araç işletenin, salt zarar veren araca sahip olmasıyla sorumluluğu doğmaktadır. Burada şayet aracın arızası, yapım ve bakım eksikliğinden kaynaklanıyorsa ve bu konudaki kusur işletende ise “**kusur sorumluluğu**” gündeme gelecektir. Ancak kusur, araç işletenin fiillerinden sorumlu bulunduğu kişilerde ise “**olağan sebep sorumluluğu**” doğar ve K.T.K. 85/3 uygulanır²⁵³.

Kanun maddesine göre, trafik kazası, işletenin ya da işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışlarından veya araçta bulunan ama fark edilmeyen ya da üçüncü bir şahsa atfedilebilecek bozukluktan meydana gelmişse “olağan sebep sorumluluğu” ilkesine göre işleten sorumlu olmaktadır²⁵⁴. Oğuzman/Öz’e²⁵⁵ göre; K.T.K. 85/3’te yer alan sorumluluk tehlike esasına dayanmaktadır. Ancak

²⁴⁹ Aşçıoğlu, *Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları*, 73-76.

²⁵⁰ “Türk Borçlar Kanunu (6098 S. K.)”, *Resmî Gazete*, 27836, (Şubat 2011): 66.

²⁵¹ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 647.

²⁵² A.g.e.; 648.

²⁵³ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, (Ankara: 2010),125.

²⁵⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Beta, 2007), 634.

²⁵⁵ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 648.

Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop ve Kılıçoğlu'na²⁵⁶ göre; K.T.K. madde 85/3'teki sorumluluk, tehlike sorumluluğu olmayan bir kusursuz sorumluluk halidir. Diğer yandan Hatemi²⁵⁷ ise; K.T.K. madde 85/3'te yer alan sorumluluğun T.B.K. madde 69'da²⁵⁸ yer alan bina malikinin sorumluluğu ile aynı nitelikte olduğunu savunmaktadır.

Bu konu hakkında **Yargıtay 17. H.D.'nin 2014/6358 E., 2014/6244 K. ve 21/04/2014 T. sayılı kararı**²⁵⁹ ise, K.T.K. 85/3'te yer alan sorumluluğu kusur sorumluluğu olarak nitelendirmiştir:

"... Anılan Kanunun 85/3. maddesinde düzenlenen sorumluluğun ise bir tehlike sorumluluğu olmayıp, madde metninden de açıkça anlaşılacağı üzere bir kusur sorumluluğu olduğu ihtilafsızdır."

Buna karşın **Yargıtay 17. H.D.'nin 2012/6268 E., 2012/10451 K. ve 02/10/2012T. sayılı kararı**²⁶⁰; *"K.T.K. 'nun 85/3. maddesi işletilme halinde olmayan motorlu aracın neden olduğu zarardan kaynaklanan sorumluluğu düzenlemektedir. İşletenin buradaki sorumluluğu, tehlike sorumluluğuna göre daha hafifletilmiş olağan sebep sorumluluğudur."* ifadeleriyle K.T.K. 85/3'ü olağan sebep sorumluluğu olarak kabul etmiştir.

K.T.K. 85/1 maddesinde olduğu gibi 85/3 maddesinin uygulanma alanı da karayollarında gerçekleşen trafik kazalarıdır. Bu sebeple, motorlu olmayan bir aracın karayolunda işletilme halinde olmayan yani duran bir başka araca çarpması sebebiyle

²⁵⁶ Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 528; Ahmet M. Kılıçoğlu, "2918 sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşleteninin Sorumluluğu", *BATİDER*, C. 12, S. 2-3 (Ankara: 1984): 23-24.

²⁵⁷ Hatemi, *Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, 54.

²⁵⁸ "Türk Borçlar Kanunu (6098 S. K.)", *Resmî Gazete*, 27836, (Şubat 2011): 69.

²⁵⁹ "Kazancı İçtihat Arama Programı", www.kazanci.com.tr [10.06.2019]

²⁶⁰ "Kazancı İçtihat Arama Programı", www.kazanci.com.tr [14.04.2019]

doğan zararlar K.T.K. 85/3 kapsamı dıřındadır²⁶¹. Aynı şekilde karayolunda meydana gelmeyen zararlardan sorumluluk da bu madde hükümünün kapsamında deđildir²⁶².

6.5.1. İşletim Durumunda Bulunmayan Bir Motorlu Aracın Var Olması

K.T.K. 85/1’de öncelikli şart “işletilme durumunda bulunan bir aracın kazayı meydana getirmesi” iken, K.T.K. 85/3’ te aranan ilk ve olmazsa olmaz şart “*işletilme durumunda bulunmayan bir motorlu araç*” mevcudiyetidir. Daha önce de bahsettiğimiz gibi karayolunda park halinde olan ve yolda durdurulmuş araçlar, işletilme halinde deđildir²⁶³.

Yargıtay 11. H.D. 2005/13995 E., 2005/12763 K. ve 23/12/2005 T. sayılı bir kararda²⁶⁴;

*“Araç işleteni bulunan davalı aracını evinin önünde bulunan park yerine çektikten ve böylece aracı terk iradesiyle hareket ettikten bir süre sonra aracın arka koltuğunda başlayan yangın bilahare araçtaki LPG tankına sirayet etmiş ve tankın patlaması sonucu yangın büyüyerek sigortalı araca sirayet etmiştir. **Bu durumda aracın işletilme halinde olmadığının, dolayısıyla sorumluluğunun bir tehlike sorumluluğu değil, kusur sorumluluğu olduğunun kabulü gerekir ve bu durumda da davacı tarafın K.T.K.’nin 85/3 nc maddesindeki durumların yani olaya işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bozukluğun neden olduğunu kanıtlaması gerekir.**”*

aklamaları ile bu durumu doğrulamıştır.

Ancak belirtmek gerekir ki işletilme halinde olmayan araç sayılabilmesi için park eden veya durdurulan araçların aynı zamanda motorlarının da durdurulması zorunlu değildir. Ayrıca park etme ya da durma sresinin uzun olup olmaması da sonuca etki etmez²⁶⁵. Böyle olmasına rağmen; trafik akışı esnasında zorunlu olarak durdurulan

²⁶¹ Oğuzman ve Turgut z, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2010), 648.

²⁶² A.g.e., 648.

²⁶³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Beta, 2007), 690.

²⁶⁴ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [07.08.2018]

²⁶⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2015), 697.

araçlar işletilme halinde kabul edilmektedir²⁶⁶. Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop ve Oğuzman/Öz' e göre; karayolu üzerinde veya karayolu olarak kabul edilen yerlerde park eden bir aracın el frenin bozuk olması nedeniyle aracın hareket ederek zarara yol açması bu madde kapsamında değerlendirilmektedir²⁶⁷. Bunun yanı sıra yardım ve hazırlık işlerinden olan araca benzin vb. şeylerin konulması, lastik değiştirilmesi, aracın garajda iken yanması veya patlaması, fren balatalarının tamir edilmesi, araca inip binerken el, kol vb. uzuvların kapıya sıkışması vb. durumlar bu madde kapsamında değerlendirilmemektedir²⁶⁸.

Yargıtay 17. H.D.'nin 2014/10514 E., 2016/9138 K. ve 20/10/2016 T. sayılı kararı ile²⁶⁹;

"2918 sayılı...Kanununun 3.maddesine göre "Trafik zorunlulukları dışında araçların, insan indirmek ve bindirmek, eşya yüklemek, boşaltmak veya beklemek amacı ile kısa bir süre için durdurulması hali duraklama" olarak tanımlanmıştır. ... m. 85/3'e göre ise; "İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere dair bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir."

ifadelerine yer vererek araçların duraklama hallerini ve işletme halinde bulunmayan aracın sebep olduğu zarardan dolayı sorumluluğun şartlarını belirtmiştir.

²⁶⁶ Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, 76.

²⁶⁷ Tekinay vd., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 528; Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2005), 616.

²⁶⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2015), 696.

²⁶⁹ "Kazancı İhtihat Arama Programı", www.kazanci.com.tr [13.06.2019]

Aynı şekilde **Yargıtay 17. H.D.’nin 2014/6358 E., 2014/6244 K. ve 21/04/2014 T. sayılı kararı**²⁷⁰ da;

“... aracın işletilme halinde olmasından neyin anlaşılması gerektiğidir. Bu hususta bir kısım yazarlar aracın işletilme halinde olmasından anlaşılması gerekenin (ki bu görüş mekanik görüş olarak adlandırılmaktadır.) tehlikenin motorlu aracın mekanik aksamının çalışması, özellikle motor ve ışık düzeninin çalışması veya bunlar çalışmasa dahi aracın kendiliğinden de olsa (örneğin park halinde bulunan bir aracın freninin veya vitesinin boşalarak kendiliğinden hareket etmesi gibi) hareket halinde olmasını ararken, karşı görüşte olanlar ise aracın trafiğe çıkarılmasının ve karayolunda bulunmasının işletilme halinde olduğunun kabulü için yeterli bulunduğunu ve davaya konu olayda olduğu gibi karayolu sayılan yerlerde park halinde bulunan bir aracın işleteninin sorumluluğunun da tehlike sorumluluğu olduğunu kabul etmektedirler. (Bu konudaki tartışmalar için Bkz. Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu-Altop, Borçlar Hukuku, İst. 1985, s.710 vd, ayrıca Bkz. Çetin Aşçıoğlu, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat davaları, Ank, 1989, S.37 vd).

Yasa'nın 85/3. maddesinin açık hükmü karşısında mekanik sistemin benimsenmesi gerek ise de bunun her somut olayın ve özellikle sürücüsünün amacı nazara alınarak değerlendirilmesi gerekeceği de açıktır. Örneğin kırmızı ışıkta beklemek durumunda olan bir araç sürücüsünün aracı stop etmesi veya sürücünün yol kenarındaki bir yerden adres sormak, herhangi bir şey almak için aracı kısa süreli hareketsiz bırakması, yani aracı terk maksadı taşımaması durumunda işletenin sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olmadığını kabul etmek de yasa koyucunun amaçları ile bağdaşmayacaktır.”

şeklinde aracın işletme halinde olmaması durumunu açıklamıştır.

İşletilme halinde olmayan aracın varlığı haricinde, ayrıca bu aracın tıpkı K.T.K. 85/1’de olduğu gibi bir kazaya neden olması gerekmektedir. K.T.K.’nın 85. maddesinin 3. fıkrasında açık bir şekilde “trafik kazası” terimi kullanılmıştır. Bu

²⁷⁰ “Kazancı İhtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [10.06.2019]

sebeple araç işleteninin her türlü kazadan sorumlu olmayacağı kabulü esastır²⁷¹. Trafik kazası kavramları ise tezin “5.1.5. Trafik Kazası, Karayolu, Araç, Taşıt ve Motorlu Araç Kavramları”²⁷² başlıklı bölümünde açıklanmıştır.

6.5.2. Bir Zararın Varlığı

İşletilme durumunda bulunmayan bir aracın salt bir trafik kazasına neden olması durumunda araç işleteninin sorumluluğuna doğrudan gidilemez. Zira ortada bu kaza sebebiyle meydana gelmiş bir zararın varlığının mevcudiyeti gerekir.

Tezin “5.4.2. Bir Zararın Varlığı” başlıklı konusunda²⁷³ bahsettiğimiz üzere meydana gelecek zarar, bir kişiye ya da bir şeye verilmiş olabilir. Aynı zamanda bu zarar maddi veya manevi de olabilir²⁷⁴. Bu konu hakkında “işletilme halinde bulunan araçlar” ile ilgili yapılan açıklamalar burada da aynen geçerlidir.

6.5.3. Araç İşleteninin ya da Fiillerinden Sorumlu Bulunduğu Kimselerin Kusurlarının veya Araçta Bulunan Bozukluğun Mevcudiyetinin Trafik Kazasının Meydana Gelmesine Neden Olması

Karayolları Trafik Kanunu madde 85/3’te; kazanın meydana gelmesinde araç işleteninin kusuru varsa, işleten bu zarardan kusuru oranında sorumlu olacaktır²⁷⁵. Zira madde metni bu durumda kusur sorumluluğunun uygulanması gerektiğini açık bir şekilde ifade etmiş olup bu durum haksız fiil durumunun doğal sonucu olmaktadır. Eren’e göre²⁷⁶; motorlu araç işleteninin bulunduğu çevredeki olağan ve dürüst işleten tipi fiillerinden uzaklaşan her eylemi kusur olarak kendisine yüklenir.

²⁷¹ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

²⁷² Bkz., 57.

²⁷³ Bkz., 78-84.

²⁷⁴ Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, 77.

²⁷⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2015), 697.

²⁷⁶ A.g.e., 697.

Diğer yandan araç işleteni, bu madde kapsamında bazı durumlar çerçevesinde kusursuz olarak da sorumlu tutulmuştur. Yani, zarara sebep olan trafik kazası, işletenin hareketlerinden sorumluluğu bulunduğu kimselerin²⁷⁷ kusurlarından veya araçta bulunan bozukluklardan meydana gelmişse bu durumda işletenin kusursuz sorumluluğu söz konusu olmaktadır²⁷⁸.

İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler ise öncelikle “sürücü”dür. Bunun dışında, araç işletenin aile üyeleri ile aracın kullanımının kendilerine bırakıldığı başkaca kimseler işletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişiler arasındadır²⁷⁹.

Yargıtay 11. H.D.’nin 2005/12177 E., 2006/13107 K. ve 11/12/2006 T. sayılı kararında²⁸⁰;

“...araç işleteni bulunan davalının eyleminden sorumlu olduğu dava dışı sürücü Atilla, aracı otoparka gece 01.30 sıralarında çektikten ve böylece aracı terk iradesiyle hareket ettikten sonra, bara gittiği, bar dönüşü gece 04.45 sıralarında otoparka geldiğinde aracın yanmakta olduğunu görmüş, yangın sigortalı araca sirayet etmiştir. Bu durumda aracın işletilme halinde olmadığı, dolayısıyla sorumluluğunun bir tehlike sorumluluğu değil, kusur sorumluluğu olduğunun kabulü gerekir ve bu durumda da davacı tarafın K.T.K.’nin 85/3’üncü maddesindeki durumların yani olaya işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bozukluğun neden olduğunu kanıtlaması gerekir. ...bilirkişi raporunda, şase kablolarının sağlam olduğu, akü kablolarında erime olmadığı, aracın yangının hızlandırıcı bir madde ile yakıldığı sonucuna varılmıştır. Ne var ki, yangının araçtaki elektrik kablolarının şase yapması sonucu çıktığı ve araçta gerekli kontrol ve muayeneyi yaptırmadan araç kullandığı iddiasıyla, sürücü hakkında halkı tehlikeye maruz bırakmak suçundan açılan kamu davası sonunda, ... mahkûm olmuş ve karar

²⁷⁷ Bkz., 50-51.

²⁷⁸ A.g.e., 698.

²⁷⁹ Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, 78.

²⁸⁰ “Kazancı İhtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [10.10.2018]

kesinleşmiştir. Mahkemece, bu ilama gerekçede yer verilmiş ancak, bir tartışma ortaya konmamıştır.

Bu durumda, mahkemece, davalının eylemlerinden sorumlu olduğu sürücünün kusurlu olup olmadığının tespiti bakımından işbu davada varılan sonuç ile ceza ilamında varılan sonuç arasındaki çelişki üzerinde durulmaması ve ceza ilamınca saptanan ve kesinleşen hukuki aykırılığın hukuk hakimini bağlayıcı olduğu ilkesinin somut olay bakımından tartışılmaması doğru olmamış, bu yönden eksik incelemeye dayalı hükmün, davacı yararına bozulması gerekmiştir.”

İfadelerine yer vererek, işletme halinde olmayan bir motorlu aracın zarara neden olması durumunda sorumluluğun ancak işletenin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu diğer kişilerin kusuru varsa veya araçtaki bozukluk halinde gündeme gelmesi sebebiyle bu durumlardan hangisi var ise onun varlığının ispat edilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Daha önce de bahsedildiği gibi buradaki sorumluluk türü “olağan sebep sorumluluğu”dur. Ancak Türk Borçlar Kanunu’ndan farkı, işletenin kurtuluş beyyinesi getirme imkanının bulunmamasıdır²⁸¹. Burada söz konusu kişilerin kusurları tespit edilirken “objektif kusur teorisi” dikkate alınır²⁸². Objektif kusur teorisine göre kusurun varlığından söz edilebilmesi için işletenin ve davranışlarından sorumlu bulunduğu kişilerin ayırt etme gücünün bulunması şarttır²⁸³. Bu kapsamda kusur, K.T.K.’da bulunan “Trafik Kuralları”na uyulmamasını ifade etmektedir²⁸⁴. **Yargıtay 17. H.D.’nin 2017/517 E., 2017/5468 K. ve 15/05/2017 T. sayılı kararında**²⁸⁵; “...müvekkilinin küçükbaş hayvanlarını karayolundan karşıdan karşıya geçirdiği sırada, Hayrabolu istikametinden ... istikametine doğru seyir halinde olan

²⁸¹ Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*,77.

²⁸² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2007), 691-692.

²⁸³ Karl Oftinger, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Bd. II/2 (Zürich: 1972), 551.

²⁸⁴ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*, C. 5, S. 17 (2014), 323.

²⁸⁵ “Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr [02.02.2018]

sürücülüğünü ...'in yaptığı ... plakalı araç ile hava, yol ve hız sınırlarına göre trafik kurallarına uymadan hızla müvekkilinin küçükbaş hayvan sürüsüne çarparak maddi hasarlı trafik kazasının meydana geldiğini ... davalı ...'in tamamen kusurlu olduğunu... kazanın meydana gelmesinde sürücü ...'in davaya konu olayda % 25 oranında kusurlu olduğu, ... karar verilmiş...” yer alan işbu ifadelerden trafik kurallarına uymamanın kusur olarak Yargıtay kararlarında da kabul edildiği görülmektedir.

Madde metninde yer alan başka bir husus da motorlu araçta var olan bozukluk halidir. Bir aracın bozuk olması demek; o motorlu aracın kullanım amacına uygun üretilmemesi, bünyesinde barındırması gereken teknik özelliklere sahip olmaması, bakım ve onarımının dikkatli ve yeterli yapılmaması ve trafik açısından tehlike oluşturmasıdır²⁸⁶.

Burada işletenin sorumluluğu, işletenin eylemlerinde sorumlu olduğu kişilerin kusurlarından kaynaklı kazalarda olan sorumluluğu ile aynıdır, yani “olağan sebep sorumluluğu”dur. Ancak bu konudaki tek fark, araçtaki bozuklukta işletenin sorumluluğu açısından, kusur aranmaz. Söz konusu bozukluk, işletenin kusurundan kaynaklanabileceği gibi kusursuz bir davranışından da meydana gelmiş olabilir.

Diğer yandan belirtmek gerekir ki, trafik kazasının meydana gelmesini etkilemeyen araçtaki bozukluk önem arz etmemektedir. Bir aracın farı bozuk ve gündüz kaza yapmışsa ya da silecekleri çalışmıyor ama yağışlı olmayan bir havada kaza yapmışsa K.T.K. 85/3 gündeme gelmeyecektir²⁸⁷. Fakat, düzenli ve yeterli bakım yapılmadığından freni patlayan ve bu nedenle kazaya sebep olan araçtaki bozukluk, kazaya doğrudan sebep olduğundan K.T.K. 85/3 işlerlik kazanacaktır. Aynı şekilde araçlara has genel ve olağan tehlikeler de araçtaki bozukluk hali olarak

²⁸⁶ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 179; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2007), 692.

²⁸⁷ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

nitelendirilmemektedir²⁸⁸. Örneğin karlı ve buzlu bir havada aracın kayması bir bozukluk hali teşkil etmez.

Ayrıca aracın trafiğe çıkarılmadan önce yetkili tarafından trafik muayenesinin yapılmış olması ve trafiğe çıkış izin belgesinin alınmış olması motorlu araç işletenini sorumluluktan kurtarmamaktadır²⁸⁹.

6.5.4. Uygun İlliyet Bağının Varlığı

İşletilme durumunda bulunmayan bir araç neden olduğu kaza neticesinde, araç işleteninin sorumluluğuna gidilebilmesi için meydana gelen trafik kazasıyla oluşan zarar arasında bir nedensellik bağının bulunması gerekir.

Burada, zararın, araç işleteninin ya da fiillerinden sorumlu bulunduğu kimselerin kusuru nedeniyle ya da araçta mevcut olan bir bozukluk nedeniyle oluşması, doğrudan doğruya nedensellik unsurunun varlığının kabulü adına kâfidir.

K.T.K. madde 85/3 kapsamında kabul gören karine; trafik kazasına işletenin ya da eylemlerinden sorumlu kişilerin kusurunun veya araçta mevcut bozukluk halinin sebebiyet vermemesidir. Bu sebeple bu tip durumların varlığını ispat külfeti altında olan kişi zarar görenin kendisidir²⁹⁰. Şayet hayatın olağan akışı çerçevesinde, zarar işbu iki durumdan birinden kaynaklanıyor ve bu durumun varlığı tespit edilebiliyor ise araç işleteni K.T.K. 85/3 kapsamında sorumlu tutulmaktadır²⁹¹.

6.6. Trafik Kazası Sonrasındaki Yardım Çalışmalarından Kaynaklanan Sorumluluk Türü

Kusursuz sorumluluk halleri arasında 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun'un 85. maddesinde, kazalardan sonra yapılan yardım faaliyetinden kaynaklı işletenin sorumluluğu da yer almaktadır. Tezin bu son bölümünde işbu konu açıklanacaktır.

²⁸⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 699.

²⁸⁹ A.g.e., 699.

²⁹⁰ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 649.

²⁹¹ Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, 80.

K.T.K. 85/4 maddesi hem işletilme halindeki araçların sebep olduğu kazalar hem de işletim durumunda bulunmayan araçların karıştığı kaza neticesindeki yardım faaliyetlerinden kaynaklanan zararların tazmin edilmesinde uygulanmaktadır. Kanun açısından bu konu hakkında, işletme halinde olan ya da olmayan araçlar açısından fark gözetilmemiştir²⁹².

Motorlu araç işleteninin yardım faaliyetleri neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için zararın ortaya çıkmasında araç işleteninin kusur mevcudiyetinin olup olmamasının değer taşımadığı anlaşılmaktadır. Yani araç işletenin sorumluluğuna gidilebilmesi için işletenin yardım faaliyetleri sonucu meydana gelen zarar açısından kusurunun olması gerekmemektedir. Üstelik araç işleteninin sorumluluğunun doğması için, araç işleteninin temyiz kudretinin bulunması dahi gerekmemektedir²⁹³. Dolayısıyla motorlu araç işleteninin, kaza neticesinde gerçekleşen yardım faaliyetinden doğan sorumluluğu, esasen “*hakkaniyet esası*” na dayanmaktadır²⁹⁴. Buradaki sorumluluk türü, kusursuz sorumluluk olan “*hakkaniyet esasına dayalı kusursuz sorumluluk*” olarak nitelendirilmektedir.

Ancak madde metninde işleten ve işletici teşebbüs sahibinin sorumluluğu açısından bir ayrıma gidilmiştir²⁹⁵. İşletici teşebbüs sahibinin sorumluluğunun doğması için, meydana gelen trafik kazasında teşebbüs sahibinin sorumluluğunun doğması ya da kaza neticesindeki yardımın doğruca kendine veya araçta bulunan kimselere veyahut trafik kazasının tarafı olanlara yani diğer 3. kişilere uygulanması gerekmektedir²⁹⁶. 4199 sayılı Kanun ile yapılan bu değişiklik sonucu araç işleticisi teşebbüs sahibinin

²⁹² Yılmaz, *Trafik Kazaları ve taşımacılıktan doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları* (Ankara: 2010), 96-97.

²⁹³ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

²⁹⁴ Havutçu ve Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, 81.

²⁹⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 700.

²⁹⁶ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

sorumluluğu belli şartlara tabi tutulurken, araç işleticisinin sorumluluğu sınırsız ve koşulsuz bir kusursuz sorumluluk haline getirilmiştir²⁹⁷.

Bolatoğlu'na, Oğuzman/Öz'e ve Eren'e göre²⁹⁸; aslında herhangi bir yükümlülüğü olmamasına rağmen bir kimse bir trafik kazası neticesinde zarar gören kişilere yardım etmişse bu durumda "vekâletsiz iş görme" hali söz konusu olur. Dolayısıyla, yardım faaliyetleri sebebiyle bir kimse zarar görmüşse, bu kişinin zararını tazmin edebilmek adına vekaletsiz iş görme hükümlerine başvurması gerekmektedir²⁹⁹. Yani yardım eden yardım ederken görmüş olduğu zararı, vekâletsiz iş görenin iş sahibine karşı haklarını düzenleyen 6098 Sayılı T.B.K. madde 529 gereğince tazmin edebilecektir³⁰⁰. Bu durumda hâkim, K.T.K. 85/4 ve T.B.K. 529 maddelerini birlikte değerlendirmelidir³⁰¹. Eren³⁰², kanun koyucunun bu hüküm ile 3. şahısları, kazazedeleri hastaneye götürmeye ve kaza akabinde yardım çalışmalarına katılmaya özendirilmeye çalıştığı fikrindedir.

Diğer yandan K.T.K.'nin 82/1-a maddesinde yer alan "Karayollarında meydana gelecek trafik kazalarına hemen el konmasını, ölü ve yaralıların taşınmasını veya yaralıların tedavisini veya sanıkların yakalanmasını sağlamak için, a) Kaza yerinden geçmekte olan veya kazaya karışmış bulunan araçların sürücülerini kaza mahallinde ilk yardım önlemlerini almaya ve en yakın zabıtaya veya sağlık kuruluşuna haber vermeye ve yetkililerin talebi üzerine yaralıları en yakın sağlık kuruluşuna götürmek zorundadırlar." hükmü ile kazanın olduğu yerden geçenlerin ya da trafik kazasına

²⁹⁷ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 650.

²⁹⁸ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 181; Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2005), 619; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 699-700.

²⁹⁹ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 181.

³⁰⁰ Bolatoğlu, *İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları*, 181.

³⁰¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2006), 668.

³⁰² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 700.

dahil olan araç sürücülerinin yardım etmeleri zorunlu tutulmuş ve kendilerine işbu yükümlülük yüklenmiştir.

K.T.K. madde 85/4 ile aslında, K.T.K 82/1-a' da yüklenen yükümlülük özendirilmiş ve bir nevi garanti altına alınmıştır. Zira söz konusu madde ile trafik kazası neticesinde yapılan yardım faaliyetleri esnasında yardım eden kimsenin uğrayabileceği zararların giderileceği hüküm altına alınmıştır³⁰³.

Bu durumda; bir trafik kazası akabinde 3. şahıslar, K.T.K. madde 82/1-a ile kaza mahallinde ilk yardım önlemlerini almak ve en yakın zabıta veya sağlık kuruluşuna haber verme yükümlülüğü altındadırlar. Bu hükme göre, ancak yetkililerin talebi akabinde yararlıları sağlık kuruluşuna götürmeleri zorunlu kılınmıştır. Diğer yandan hiçbir talep olmaksızın yaraların taşınması, sağlık kuruluşlarına götürülmesi, yardım çalışması yapılması ortada bir talep olmadığından T.B.K. madde 529 kapsamında vekaletsiz iş görmeye tabi olmaktadır. Bu sebeple önlem alma ve faaliyette bulunma hususlarının ayrı değerlendirilmesi ve bu iki hükmün kapsamının birbirine karıştırılmaması gerekmektedir.

Trafik kazası akabinde yapılan yardım çalışmaları sebebiyle ortaya çıkan sorumluluk şartlarına bakıldığında ise;

Şartların en başında öncelikli olarak bir “*yardım çalışması*”nın bulunması zaruridir³⁰⁴. Tabii ki burada bahsedilen yardım faaliyeti, söz konusu trafik kazası ile ilgili olmalıdır. Örneğin; trafik kazası neticesinde olay mahallinde bulunan yaralılara yardım etmek, hastaneye sevkini sağlamak, gerekli tedbir ve önlemleri almak vb. olgular yardım faaliyeti olarak değerlendirilmektedir.

Ayrıca bir motorlu araç işletenin ya da teşebbüs sahibinin “*yardım hareketi*” sebebiyle sorumluluğunun gündeme gelebilmesi için, yardım faaliyeti olgusunun yanı sıra, işbu yardım faaliyetinin bir zarara yol açması gerektiğidir.

³⁰³ Gökcan ve Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, (Ankara: 2010), 133.

³⁰⁴ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: 2010), 650.

Bu kapsamda oluşan zararı, zarar gören ispatla mükellef olup zarar gören şeye veyahut kendisine dair zararın tazmin edilmesini isteyebilir. Örneğin; trafik kazası sonrasında yaralanmış şahısları taşıyan bir kimsenin, fiziki veya maddi (kendine ait eşyalar) olarak bir zarara uğraması halinde işbu zararlarının tazmin edilmesini K.T.K. 85/4 maddesi kapsamında işleten veya teşebbüs sahibinden talep edebilir³⁰⁵. Bunun yanı sıra, trafik kazası sonrasında yapılan yardım çalışmaları sonucunda “*mahrum kaldığı kar şeklinde doğan zararlar*” ın K.T.K. 85/4 maddesi ile istenebileceği kabul görmektedir³⁰⁶.

K.T.K. madde 85’te yer alan tüm sorumluluk türlerinde bahsedildiği üzere; K.T.K. madde 85/4 anlamında bir sorumluluğun doğabilmesi için de meydana gelen kaza sonrasında edilen yardım hareketleriyle, işbu yardım hareketi sebebiyle doğan zararlar arasında nedensellik unsurunun bulunması gerekmektedir. Yani zarara uğradığını iddia eden kimsenin, hayatın olağan akışı doğrultusunda bir trafik kazasının sonucundaki yardım hareketi ile şahsın uğradığı zararlar arasında bir neden-sonuç ilişkisi yoksa burada K.T.K. 85/4 hükmü işlerlik kazanamaz. Hal böyle iken, doktrinde aksi görüş öne sürülse de³⁰⁷, trafik kazası sonucu zarara uğrayan yaralılara yardımda bulunmak amacıyla koşar iken yardım eden kişiye bir aracın çarpması neticesinde gördüğü zarar açısından K.T.K. madde 85/4’ e gidilemez.

Kanun, aracın işletmesi ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağı bulunmayan hallerde hakkaniyet gereği işleten ve teşebbüs sahibini sorumlu tutmaktadır³⁰⁸. Zira 2918 sayılı Kanun’ un 85/4 maddesinde, “*hâkimin takdirine göre*” ve “*sorumlu tutulabilir*” ifadeleri yer almaktadır³⁰⁹. Bu durumda her olay kendi özellikleri içerisinde değerlendirilmelidir. Yani, somut olayın özelliklerine ve

³⁰⁵ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

³⁰⁶ Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2005), 619.

³⁰⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: 2007), 694.

³⁰⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. (Ankara: 2015), 701.

³⁰⁹ Boydak, “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*.

tarafkların kusurlarına göre hukukun temel ilkesi olan adaleti sağlamaya yönelik olarak, hâkim takdir yetkisini kullanmaktadır. Dolayısıyla bu hususta hâkim ancak; somut olayın özelliklerini, kaza taraflarının kusurlarını, durum ve koşullarını, sosyo-ekonomik durumlarını, trafik kazasına neden olan motorlu araç işletim tehlikesini vb. durumlarını dikkate alarak zarar tazmini için hüküm tesis edebilecektir³¹⁰.



³¹⁰ Oftinger, II/2, 553.

SONUÇ

Tezin konusu “Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Tehlike Sorumluluğu” olup söz konusu çalışmada; öncelikle hukuki düzende yer verilen “Genel Sorumluluk ve Tehlike Sorumluluğu” kavramları üzerinde durulmuştur. Akabinde ise 1 Temmuz 2012 öncesi ve sonrası ayırımına dikkat edilerek yani yapılan kanun değişikliği göz önünde tutularak Türk Borçlar Kanunu nezdinde “Tehlike Sorumluluğu” konusu anlatılmıştır.

Tehlike sorumluluğu kavramına dair yapılan bu genel açıklamalar neticesinde ise tezin asıl konusu olan Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Tehlike Sorumluluğu izah edilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre kanunda yer alan ve önem arz eden başta işleyen, işleyen türleri, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi kavramı, işletenin davranışlarından sorumlu olduğu kişiler ile trafik kazası, karayolu, araç-taşıt ve motorlu araç terimleri, tehlike sorumluluğunun hukuki niteliği, sorumluluk halleri ve işbu sorumluluğun ortaya çıkması için gereken şartlar K.T.K. madde 85 ile sınırlı tutularak Yargıtay Kararları ışığında açıklanmaya çalışılmıştır.

Tezde yapılan bu analiz ve açıklamalar şu şekilde özetlenebilir:

- 1- Bir kimsenin kendisi haricinde bir başka kimseye maddi veya manevi zarar vermesi durumunda, zarar veren işbu zararı gidermek ile yükümlü tutulmaktadır. Bu durum “hukuki sorumluluk kavramı”nı ifade etmektedir.
- 2- Sorumluluk olgusu ise hukuk düzeninde iki kola ayrılmaktadır. Bunlardan ilki *kusur sorumluluğu* olup, bir kimsenin kusurlu bir davranışı ile başka bir kimseye zarar vermesi durumunda ortaya çıkan sorumluluk türü olarak açıklanmaktadır.
- 3- İkinci ayırım olan *kusursuz sorumluluk* yani sebep sorumluluğu ise, sorumluluğun doğması için kusur şartını aramayan sorumluluk türü olarak hukuk düzeninde tanımlanmaktadır. Burada aranan en temel şart, meydana gelen zarar ile zararın doğmasına neden olan haksız fiil arasında bir neden – sonuç ilişkisinin var olmasıdır. Kusursuz sorumluluk kavramı; hakkaniyet ilkesi, tehlike olgusu ve hakimiyet fikirleri ile gündeme gelmiştir.

Kusursuz sorumluluk halleri açısından da hukuk düzeninin de “*olağan sebep (özen) sorumluluğu*”, “*tehlike sorumluluğu*” ve “*hakkaniyet sorumluluğu*” olmak üzere üçlü bir ayrıma gidilmiştir.

4- *Olağan sebep (özen) sorumluluğu*, kusursuz sorumluluk halinin en hafif türüdür. Bu nedenle, kusur sorumluluğu ile tehlike sorumluluğu arasında bir derecelendirmeye tabidir. Bu sorumluluk türünde, zarara sebebiyet veren kişinin özenli ve dikkatli davranışta bulunup bulunmadığı önem taşımaktadır.

5- *Tehlike sorumluluğu* kavramı ise sorumluluk türleri içinde yer alan en ağır sorumluluk şeklidir. Zira bu sorumluluk türünde ne kusur olgusu ne de objektif özen ya da denetim yapma yükümlülüğünün ihlali aranmamaktadır. Bir işletme ya da kuruluşun tehlikeli faaliyetler göstermesi noktasında tehlike sorumluluğu gündeme gelmektedir. Tehlike sorumluluğunun kabulü ile kanun uygun gördüğü bir konuda özel bir tehlike sorumluluğu getirebilmekte ve bu doğrultuda tehlikeli faaliyet icra eden işletme ya da kuruluş sahiplerinin daha özenli davranışları teşvik edilerek oluşması muhtemel zararlar önlenmektedir. Tezin konusunu oluşturan Karayolları Trafik Kanunu Madde 85’te de esas olarak kabul gören sorumluluk türü, tehlike sorumluluğudur. Zira kanun koyucu motorlu bir aracın işletilme faaliyetini, kendi bünyesi içinde tehlike barındıran faaliyetlerden kabul etmektedir. Bu nedenle kusurdan çok işletme faaliyetinin mevcudiyetini sorumluluk için yeterli görmektedir.

6- Hukuk düzeni tarafından bazen zarar meydana getiren müdahaleler, bazı durum ve şartlarda hukuka uygun kabul edilebilir. Bu doğrultuda hukuka uygun müdahaleden doğan işbu zararın bir kısmının hakkaniyet gereği giderilmesi ön görülür. İşte bu durumda ise *hakkaniyet sorumluluğunu* olgusu gündeme gelmektedir.

7- Olağanüstü bir sorumluluk hali olan tehlike sorumluluğunu, genel sorumluluk türünden ayıran en önemli ilkeleri; hakkaniyet ilkesi, dağıtıcı adalet ilkesi ve sosyal hukuk devleti ilkesidir.

8- Tehlike sorumluluğunun isnat nedenlerinde rol alan öğelere baktığımızda ise; nimetten yararlanan külfetine katlanır ilkesi, tehlike ilkesi ve hakimiyet ilkesi görülmektedir.

9- Tezde sorumluluk ve tehlike sorumluluğuna dair yapılan genel açıklamalardan sonra, Türk Borçlar Kanunu'na göre tehlike sorumluluğunun değerlendirilmesi yapılmış ve bu değerlendirme 1 Temmuz 2012 öncesi ve sonrası olmak üzere ikili bir ayırım ile yapılmıştır. Zira 1 Temmuz 2012 tarihinden önce kabul edilen 818 Sayılı Borçlar Kanunu kapsamında genel tehlike sorumluluğu kavramı yok idi. Kusursuz sorumluluk halleri istisna olarak sayılmış ve özel kanunlarla düzenlenmiş idi. Ancak tezde incelenen Yargıtay kararlarına bakıldığında aslında uygulamada tehlike sorumluluğu kavramının kabul edildiği görülmektedir.

1 Temmuz 2012 tarihinden sonra kabul edilen ve hali hazırda mevcut olan 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda ise madde 71 ile tehlike sorumluluğuna dair genel bir norm getirilmiştir. Bu madde ile genel tehlike sorumluluğunun sebebi "işletme faaliyeti" olarak kabul edilmiş ve meydana gelen zarardan işleyen ve işletme sahibi müteselsilen sorumlu tutulmuştur. Bu kanun hükmüyle birlikte, özel kanunlarda belirlenen tehlike sorumluluğu kaldırılmadığından işbu hüküm genel norm niteliğinde kabul edilmiştir.

10- Tezin esas konusu olan 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre tehlike sorumluluğu olgusu açıklanmadan önce konunun daha anlaşılır hale getirilmesi adına ilk olarak K.T.K.'da yer alan temel kavramlar olan işleyen, işleyen türleri, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi kavramı, işletenin davranışlarından sorumlu olduğu kişiler ile trafik kazası, karayolu, araç-taşıt ve motorlu araç terimleri tek tek açıklanmıştır.

11- Yapılan kavram açıklamalarından sonra ise tez konusunun esasına girilmiş ve K.T.K'ya göre tehlike sorumluluğunun hukuksal niteliği açıklanmıştır. Hukuksal nitelik açıklamasından sonra K.T.K. kapsamındaki kusursuz sorumluluk halleri başlıklar altında değerlendirilmiştir.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun "**İşleyen ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu**" başlıklı 85. Maddesine göre; araç işletilme halinde iken zarar meydana gelmiş ise tehlike sorumluluğu, zarar işletilme halinde olmayan araç nedeniyle oluşmuş ise olağan sebep (özen) sorumluluğu veya kusur sorumluluğu ve trafik kazası sonrasında yapılan yardım faaliyetleri neticesinde zarar ortaya çıkmış ise hakkaniyet esasına dayalı kusursuz sorumluluk kabul edilmektedir.

12- Madde metninden anlaşıldığı üzere, sorumluluk türünün belirlenmesi için ikili bir ayrıma gidilmektedir. Zira işletilme halinde olan ve işletilme halinde olmayan motorlu araçlara ait sorumlulukların birbirinden ayrı değerlendirilmesi hukukun hakkaniyet ve adalet düşüncesiyle paralel oluşan bir harekettir.

13- *İşletilme durumunda olan motorlu araç sebebiyle oluşan sorumluluk türü;* 2918 Sayılı Kanun'unun 85. maddesinin 1. fıkrasında tehlike unsuruna dayalı kusursuz sorumluluk olarak belirlenmiştir. Bu konu nezdinde tezde tartışılan ilk husus ilgili maddenin uygulama alanına ilişkindir. Zira ilgili kanun maddesinde işbu sorumluluğun uygulama alanı belirtilmemiştir. Bu sebeple doktrinde iki ayrı görüş oluşmakta olup bunlardan ilki trafik kazasının nerede meydana geldiğinin öneminin olmadığını savunurken diğer ve baskın olan görüş 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 2. maddesinde yer alan "*karayolları*" tanımı gereği trafik kazasının karayolunda meydana gelmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu görüşe ve karayolları tanımına göre 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu madde 85 fıkra 1 hükümleri yani sorumluluğa ilişkin esasları; hava, deniz ve demir yollarında oluşan kazalar açısından uygulanmamaktadır.

14- İşletilme durumunda olan motorlu araç sebebiyle oluşan sorumluluk türünün uygulama alanının tespitinden sonra tezde işbu sorumluluk türünün şartları belirtilmektedir. İşletilme durumunda olan motorlu araç sebebiyle oluşan sorumluluğun şartları; *işletilme halinde bir motorlu aracın varlığı, bir zararın varlığı, meydana gelen zararın trafik kazası nedeniyle oluşması ve zarar ile kaza arasında uygun illiyet bağının varlığıdır.*

15- *İşletilme halinde bulunmayan motorlu araç sebebiyle oluşan sorumluluk türüne* bakıldığında ise söz konusu sorumluluk türünün 2918 Sayılı Kanun'un 85/3 fıkrası ile hüküm altına alındığı ve tehlike sorumluluğu yanında tali nitelikte bir sorumluluk türü olduğu ile araç işleteninin genel olarak olağan sebep (özen) sorumluluğuna göre sorumlu tutulduğu görülmektedir. K.T.K. 85/3 kapsamında işletme halinde olmayan araç işleteni açısından; *araç işleteninin kusuru, araç işleteninin fiilerinden sorumlu tutulduğu kimselerin kusuru ve araçta bulunan bozukluk hali* olmak üzere 3 durumda sorumluluk oluşmaktadır.

16- *Trafik kazası sonrasında edilen yardım çalışmalarından kaynaklanan sorumluluk türünde; K.T.K. madde 82/1-a'da kazanın meydana geldiği yerden geçen şahıslara ve kazaya dahil olan araç sürücülerine yüklenen yardım etme yükümlülüğü, K.T.K. madde 85/4 ile özendirilmiş ve garanti altına alınmıştır. Zira K.T.K. madde 85/4 ile meydana gelen bir trafik kazası sonucunda yardım faaliyetleri gerçekleşirken yardım edenin uğrayabileceği zararların tazmin edileceği hüküm altına alınmıştır. Bu madde açısından aracın işletilme halinde olması ya da olmamasının bir önemi bulunmamaktadır. Ayrıca sorumluluk doğması için motorlu araç işleteninin kusurunun bulunması da gerekmemektedir. Bu madde hükmünde yer alan sorumluluk türü hakkaniyet esasına dayalı kusur sorumluluğudur.*

Aslında işbu durumda, “vekaletsiz iş görme” hali doğmaktadır. Zira bir trafik kazası neticesinde aslında herhangi bir yükümlülüğü olmayan bir kimse yardım faaliyetinde bulunmuştur. Yani yardım eden, yardım ederken gördüğü zararını, vekaletsiz iş görenin iş sahibinden tazmin ettiği gibi edecek ve bu durumda 6098 Sayılı T.B.K. madde 529 işlerlik kazanacaktır. Tezde, K.T.K. madde 82/1-a ile getirilen yardım yükümlülüğü ve vekalet iş görme hükümleri birlikte değerlendirilmiş ve doktrin görüşleriyle birlikte açıklanmıştır.

Tezde söz konusu sorumluluk türünün şartları açıklanmıştır. Bu şartlar; zarar gören kişinin meydana gelen trafik kazasından sonra yardım çalışmalarına katılmış olması, trafik kazası neticesinde yapılan yardım faaliyeti nedeniyle ortaya bir zarar çıkması, uygun illiyet bağı ve oluşan zararın tazmini yönünde hâkim kararının bulunması gerektiridir.

Yapılan özetten ve tezin bütününden anlaşıldığı üzere Türkiye’de 2018-2019 yıllarına gelindiği artan nüfus ve araç yoğunluğu ile doğru orantılı olarak trafik kazaları da artmaktadır. Bu durumun en doğal sonucu olarak ise kişilerin yaralanması, ölmesi veya maddi bir zarara uğraması gelmektedir. Bu konu hakkında, Türk Hukuk sisteminde Karayolları Trafik Kanunu ile özel yasal düzenlemeler yapılmıştır. Aslında Türk Borçlar Kanunu nezdinde de trafik kazaları mağdurlarının uğradıkları zararlar tazmin edilebilmekte idi. Ancak T.B.K’daki genel norm niteliğindeki hükümler, trafik kazası neticesinde mağdur olan kişilerin hak kayıplarını karşılamak açısından yeterli kabul edilmemiştir. Zira bir trafik kazası akabinde, kusuru olmaksızın ya da hafif kusuru olan kişilerin çok büyük maddi ve manevi kayıplar yaşaması söz konusu olabilmektedir.

Bu sebeple kanun koyucu, araç işletme eylemini kendi bünyesinde barındırdığı tehlike unsuru sebebiyle tehlikeli faaliyetlerden kabul etmiş ve bu durum açısından özel nitelikte hükümler içeren K.T.K. ile “tehlike sorumluluğu” esasını benimsemiştir.

Her ne kadar bir kimsenin yaralanması veya ölmesi karşısından hiçbir tazminatın yeterli olmayacağı dikkate alınsa da tezde de incelendiği üzere, 2918 sayılı K.T.K.’da yapılan düzenlemeler hem trafik kazalarını önlemek hem de trafik kazası mağdurlarının hak kayıplarını gidermek açısından oldukça kapsamlı ve Türk Hukuk sisteminin benimsediği ilkelere uygun ele alınmıştır.

Bununla birlikte, hızla gelişen çağa ayak uydurulmalı, Türkiye’de faaliyete geçen metrobüsler gibi yeni ulaşım araçları açısından da hiçbir kuşkuya yer verilmeyecek şekilde açık düzenlemeler yapılmalıdır. Ancak bu sayede kişilerin karşılaşacağı tehlikeler bir nebze önlenebilir ve trafik kazası mağdurlarının uğradıkları zararlar daha etkin ve tatmin edici bir şekilde tazmin edilebilir.

KAYNAKÇA

- Adal, Erhan. *Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukuki Sorumluluk*, İstanbul: 1963.
- Akkayan Yıldırım, Ayça. “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 70, S. 1 (2012): 208.
- Öznur, Alev. “Yargıtay Kararları Doğrultusunda Karayolları Trafik Kanuna Göre Kusursuz Sorumluluk” Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Kültür Üniversitesi, 2012.
- Aşçıoğlu, Çetin. “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun Getirdiği Sorunlar”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, 14-15 Nisan 1989*. Ankara, 1989, 189-214.
- . *Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları*, 2 bs. Ankara: 2008.
- . *Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları*, Ankara: 1989.
- Ateş, Hüseyin. “Motorlu Araç İşletenin Sorumluluktan Kurtulması”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, S. 100 (2012): 344, 350.
- Boydak, Alptekin Burak. “Karayolları Trafik Kanunu Kaynaklı Kusursuz Sorumluluk” *Türkiye Adalet Akademi Dergisi*, C. 5, S. 17 (2014)
- Bolatoğlu, Bolat. *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu (İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları)*, Ankara: 1988.
- Canaris, Claus – Wilhelm. *Die Bedeutung der iustitia distributiva im deutschen Vertragsrecht* München: 1997 (iustitia distributiva)
- Çelikleş, Demet. *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, 1 bs. İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 1987.
- Deschenaux, Henri & Tencier Pierre. *Sorumluluk Hukuku*, çev. Salim Özdemir Ankara: 1983, 1.
- . *La Responsabilite Civile*, 2 bs. Bern: 1982.
- Dietz, Florian. *Technische Risiken und Gefährdungshaftung*, Köln und Berlin: 2006.

- Erdoğan, Mehmet ve Ezgi Atalay. “Tehlike Sorumluluğu”, *Ankara Barosu Dergisi*, C. 62, S. 3 (2004): 27-55.
- Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18 bs. Ankara: Yetkin Yayınları, 2015.
- . *Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Sorumluluğu*, Ankara: 1974.
- . “Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 39, S. 1-4 (1982-1987): 159-212.
- Erdem, Mehmet. “Türk Borçlar Kanunu Uyarınca Tehlike Sorumluluğu”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Hukuk Sempozyumu Özel Sayısı, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu, 3-4 Haziran 2011*. İstanbul, 2011.
- Gökcan, Hasan Tahsin ve Seydi Kaymaz. *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri*, 7 bs. Ankara: 2010.
- Hatemi, Hüseyin. *Akit Dışı Sorumluluk Hukuku*, İstanbul: 1994.
- . *Borçlar Hukuku Genel Bölüm, Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, İstanbul: 1998.
- Havutçu, Ayşe ve K. Emre Gökyayla. *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999.
- Hermann, Becker. *Berner Kommentar zum Schweiz*, Bern: 1941-1944.
- İmre, Zahit. *Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1949.
- İnan, Ali Naim. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 3 bs. Ankara: 1984.
- Jansen, Nils. *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen: 2003.
- Karahasan, Mustafa Reşit. *Sorumluluk Hukuku Birinci Kitap: Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk; İkinci Kitap: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk*, İstanbul: 1995.

- Kılıçoğlu, Ahmet M. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler (Yeni T.B.K.'ya Göre Hazırlanmış)*, Genişletilmiş 14 bs. Ankara: 2011.
- . *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 9 bs. Ankara: 2007.
- . *Sorumluluk Hukuku-Sözleşme Dışı Sorumluluk*, Ankara: 2002.
- . "2918 sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu", *BATİDER*, C. 12, S. 2-3 (Ankara: 1984)
- Kırca, Çiğdem. *Ürün Sorumluluğu*, Ankara: 2007.
- Korkusuz, Refik. "Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğunun Uygulanması ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi", *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 28-29 Mayıs 2009*. Ankara: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2009, 149-179.
- Küçükcalay, A. Mesut. "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, S. 2-Güz (1997): 51-68.
- Lühn, Hans. "Empfiehl sich die Regelung der Gefährdungshaftung in einer Generalklausel?" (Tez: Ludwig-Maximilians Münih Üniversitesi, 1971)
- Max, Keller & Sonja, Gabi. *Das Schweizerische Schuldrecht*, Band II, Basel/Frankfurt: 1985.
- Oftinger, Karl. *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Bd. II/2, Zürich: 1972.
- Oğuzman, Kemal ve Turgut Öz. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler – C. 2*, 6098 Sayılı TBK' ye Göre Güncellenip Genişletilmiş 9 bs. İstanbul: 2012.
- . *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 8 bs. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010.
- Orhunöz, Ergun. *Uygulamada Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Sorumluluk, Tazminat, Sigorta*, Ankara: Seçkin Yayınevi, 1998.
- Reisoğlu, Safa. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul: Beta, 2010.
- Tandoğan, Haluk. *Türk Mesuliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)*, İstanbul: 2010.

- . *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, Ankara: Turhan Kitabevi, 1981.
- . *Responsabilite Civile*, Geneve (Tandoğan, Responsabilite)
- Tekinay, Selahattin Sulhi vd. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 7 bs. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993.
- Tunga, Enis. “K.T.K. 50. Maddesine Göre Araç Sahibinin (İşletenin) Sorumluluğunun Olumlu Şartları”, *Yasa Hukuk Dergisi*, C. 3, S. 7, (1980): 941-985.
- Uluslan, İlhan. *Gefährdungshaftung im Entwurf des türkischen Obligationengesetzbuch Rezeption und Autonomie: 80 Jahre türkisches ZGB – Journees turco – suisses 2006, herausgegeben von Büren/Emmenegger/Koller*, (Bern: 2007), 75-89.
- Üçışık, Güzin. “Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural ile Düzenlenmesi”, *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu*, 28-29 Mayıs 2009. Ankara: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2009, 127-145.
- Ünal, Mehmet. “Manevi Tazminat ve Kusurun Rolü”, *AÜHF*, C. 35, S. 1-4 (Ankara: 1981)
- Yılmaz, Abdülkadir. “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun’unda Kusursuz Sorumluluk”, www.mayhukukdanişmanlik.com [14.02.2019]
- Yılmaz, Hamdi. *Karayolları Trafik Kanunu’nda Zararın Paylaştırılması*, İstanbul: Seçkin Yayınevi, 1995.
- Yılmaz, Zekeriya. *Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Taşıma Kanunu ve Sigortacılık Kanunu Hükümlerine Göre Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, Ankara: 2007.
- . *Trafik Kazaları ve taşımacılıktan doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, Ankara: 2010.
- Yücel, Çağrı. “Motorlu Araçlar Sorumluluk Sigortasında Riziko İstisnaları” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.

Yücel, Özge. “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel Tehlike Sorumluluğu” Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013.

“Karayolları Trafik Kanunu (2918 S. K.)”. *Resmî Gazete*, 18195, Ekim 1983.

“Türk Borçlar Kanunu (6098 S. K.)”. *Resmî Gazete*, 27836, Şubat 2011.

“Türk Medeni Kanunu (4721 S. K.)”. *Resmî Gazete*, 24607, Aralık 2001.

“Türk Borçlar Kanunu’nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun (6101 S. K.)”. *Resmî Gazete*, 27836, Şubat 2011.

İNTERNET SAYFALARI

www.nufusu.com

<http://www.tuik.gov.tr>

www.mayhukukdanismanlik.com

www.tdk.gov.tr

“Kazancı İçtihat Arama Programı”, www.kazanci.com.tr

MAHKEME KARARLARI

BGE 63 II 269-270.

BGE 78 II 162 vd.

BGE 82 II 47.

ÖZGEÇMİŞ

Meltem Hayat BULGUR

Halide Edip Adıvar Mah. Kızılcık Sok. No:8 D:6 Şişli / İSTANBUL

(0535) 616 59 69

av.meltembulgur@gmail.com

A. EĞİTİM

Yüksek Lisans : İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Tezli
Özel Hukuk Bölümü, 2019, İstanbul

Lisans : İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2013, İstanbul

B. MESLEKİ DENEYİM

Eyi Avukatlık Bürosu | Stajyer Avukat-Avukat

26.08.2013 – 01.08.2015

Gelişim Üniversitesi | Öğretim Görevlisi

08.02.2016 – 01.09.2016

MD Hukuk Bürosu | Avukat

08.09.2016 – 01.08.2017

Hayat Hukuk ve Danışmanlık Bürosu | Kurucu Avukat

05.09.2017– devam

C. YAYINLARI

Hukukumuzda Birden Çok Kişinin Eser Sahipliği, İstanbul Barosu Dergisi, Mart – Nisan 2018