

**T.C.  
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**TRAFİK KAZALARINDA MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN  
HUKUKİ SORUMLULUĞU**

**TEZ YAZAN  
Mustafa Gökhan GÖKFİDAN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Danışman: Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN (Dicle Üniversitesi)**

**Jüri Üyesi: Doç. Dr. Burhan ÖZDEMİR**


**Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU**

**MERSİN / HAZİRAN 2019**

## ONAY

T.C  
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ' NE

20173022 numaralı öğrencimiz olan MUSTAFA GÖKHAN GÖKFİDAN tarafından hazırlanan “TRAFİK KAZALARINDA MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU” başlıklı bu tez çalışması jüri üyelerimiz tarafından oy birliği ile ÖZEL HUKUK Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.



.....  
Üniv. Dışı - asıl üye - Tez Danışmanı - Jüri Başkanı: Doç Dr. Nihat TAŞDELEN  
(Dicle Üniversitesi)

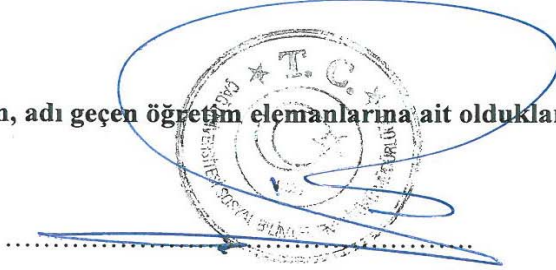


.....  
Üniv. İçi - Jüri asıl Üyesi: Doç. Dr. Burhan ÖZDEMİR



.....  
Üniv. İçi - Jüri asıl Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.



13.06.2019

Doç. Dr. Murat KOÇ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

**Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.**

## İTHAF

*‘Değerli eşim Sema’ya’*

## ETİK BEYANI

Bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, materyal ve sonuçların tam olarak kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.

13/06/2019

Mustafa Gökhan GÖKFİDAN

## TEŞEKKÜR

Beni tez öğrencisi olarak kabul eden ve tezin tüm hazırlık aşamasında her zaman yanına gelebildiğim, her türlü bilgi ve tecrübesini benimle paylaşmış olan başta kıymetli danışman hocam sayın Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN'e ve

Tezime zaman ayırarak değerlendirmede bulunan sayın Doç. Dr. Burhan ÖZDEMİR'e, sayın Dr. Öğr. Üyesi Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU'na, sayın Doç. Dr. Nedim MERİÇ'e ve sayın Dr. Öğr. Üyesi Selen SERDER'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

13/06/2019

Mustafa Gökhan GÖKFİDAN

## ÖZET

### TRAFİK KAZALARINDA MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

**Mustafa Gökhan GÖKFİDAN**

**Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuku Anabilim Dalı**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN**

**Haziran 2019, sayfa 153**

Bu çalışmanın konusu, Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğunun Karayolları Trafik Kanunu, Türk Borçlar Kanunu ve Yargıtay Kararları açısından incelenmesidir. Araç işletenin bu sorumluluğu, bir kusursuz sorumluluktur. Kusursuz sorumluluk, çağın getirileri ve teknolojik gelişmeler karşısında birçok alanda olduğu gibi motorlu araçların yapısında da olan tehlike unsuru nedeniyle ortaya çıkmış ve kanun koyucu bu konuda kusursuz sorumluluk esasını benimsemiştir.

Bu çalışma, motorlu araç işletilmesinin sebep olduğu zararlar nedeniyle ortaya çıkan hukuki sorumluluğa ilişkindir. Çalışmamızda Karayolları Trafik Kanunu'nun sistematigi çerçevesinde motorlu araçların işletilmesi nedeniyle oluşacak zararlara ilişkin hukuki sorumluluk; Karayolları Trafik Kanunu'nun Uygulama Alanları, Araç İşleten Kavramı, Araç İşletenin Sorumluluğu ve Şartları, Zarar, Tazminat ve Sorumlulukların Karşılılaşması başlıkları altında incelenmiştir.

Çalışma konusu, günlük hayatta sürekli karşılaşılan ve taraflar arasında sıklıkla uyuşmazlık konusu olan, böylelikle mahkemelerde de oldukça fazla yer bulan bir uyuşmazlık konusudur. Konunun güncel ve hayatın içinden olması nedeniyle Yargıtay Kararları ile çalışmanın uygulamaya dönük hali hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Motorlu Araç, Araç İşleten, Hukuki Sorumluluk, Zararın Paylaştırılması, Sorumlulukların Karşılılaşması.

## **ABSTRACT**

### **IN TRAFFIC ACCIDENT THE LEGAL RESPONSIBILITY of MOTOR VEHICLE OPERATION**

**Mustafa Gökhan GÖKFİDAN**

**Master Thesis, Graduate of Private Law**

**Thesis Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Nihat TAŞDELEN**

**June 2019, 153 pages**

The matter of this study, to examine Highway Traffic Law of Motor Vehicle Operator's Civil Liability in terms of Turkish Code of Obligations and Supreme Court decisions. This responsibility which who operates the vehicle is a strict liability. Strict liability has emerged in many areas In the face of technological advances and bring era as structure of motor vehicle. It has emerged due to the danger element in the structure and in this regard legislator has adopted strict liability basis.

This study is related to the legal responsibility which it emerged for due to the damage caused by the operation of motor vehicles. In our study, damage of legal responsibility because of the operation of motor vehicles has examined under the headings of Application Areas of Road Traffic Law, The Concept Vehicle Operating, Car Operator's Responsibility and Conditions, Damage, Compesantion and Overview of Responsibilities in frame of systematic of Road Traffic Law.

The subject of study is dispute which often encountered in daily life, causing conflict between members and thus located in court. Because of the subject is topical and throuh life, aimed to give information about transformed state of study with Supreme Court Decisions.

**Key Words :** Motor Vehicle, License Owner, Legal Responsibility ,Shared Damage, Encounter of Responsibility.

## ÖNSÖZ

Motorlu araçların sebebiyet verdiği kazalar nedeniyle meydana gelen zararlara ilişkin uyuşmazlıklar, gün geçtikçe artmaktadır. Bu uyuşmazlıklar hukuk ve ceza mahkemelerine konu olmaktadır. Bunların önemli bir kısmını meydana gelen zararın tazmini isteği oluşturmaktadır. Bu sorunların çözümü amacıyla hukuki sorumluluk, genel itibarıyla bir haksız fiil olup, Türk Borçlar Kanunu'nda düzenlenmiştir. Ancak bu konuda esaslı düzenlemeler Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenmiştir.

Kusursuz sorumluluğa dayalı olan motorlu araç işletmesinden kaynaklı kazaların ciddi boyutta olması nedeniyle konunun uygulamada özel bir önemi bulunmaktadır. Bu anlamda çalışmamızda Yargıtay kararları dışında, tazminat, sorumluluk, borçlar, medeni ve sigorta hukuku doktrinlerine yer verilmiştir.

Bu tezin hazırlanması sürecinde ilgi, emek ve vaktini esirgemeyen kıymetli hocam Sayın Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

13/06/2019

Mustafa Gökhan GÖKFİDAN



## İÇİNDEKİLER

KAPAK.....	i
ONAY.....	ii
İTHAF.....	iii
ETİK BEYANI.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT.....	vii
ÖNSÖZ.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xvi
EKLER LİSTESİ.....	xviii
GİRİŞ.....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU VE ARAÇ İŞLETEN KAVRAMI

1.1. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu.....	4
1.1.1. Genel Olarak.....	4
1.1.2. Kanunun Uygulama Alanları.....	5
1.1.2.1. Yer Bakımından Uygulama Alanı.....	5
1.1.2.2. Motorlu Araç Bakımından Uygulama Alanı.....	7
1.1.2.2.1. Motorlu Araç.....	7
1.1.2.2.2. Kanunda Yer Almayan Motorlu Araçlar.....	8
1.1.2.3. Zarar Gören Bakımından Uygulama Alanı.....	8
1.1.2.3.1. Hatır İçin Araçtan Yararlananlar.....	9
1.1.2.3.2. Aracı Birlikte İşletenler.....	10
1.1.2.3.3. Aracın Çalındığını Bilen Yolcular.....	10
1.1.2.4. Zarar Bakımından Uygulama Alanı.....	10
1.1.2.4.1. Genel Olarak.....	10
1.1.2.4.2. Kişiye ve Şeye İlişkin Olmayan Zararlar.....	11
1.1.2.4.3. Araçta Taşınan Eşyaya İlişkin Zararlar.....	11

1.1.2.4.4. İşleten ile Malik Arasındaki İlişkide Araca Gelen Zararlar .....	12
1.1.2.4.5. Manevi Zararlar .....	13
1.1.2.4.6. Bir Kazadan Doğmamış Olan Zararlar .....	15
1.2. Araç İşleten Kavramı .....	15
1.2.1. Genel Olarak Araç İşleten Kavramı.....	15
1.2.2. KTK'ya Göre Araç İşletenler .....	17
1.2.2.1. Gerçek İşleten .....	17
1.2.2.1.1. Motorlu Araç Sahibi İşletenler .....	19
1.2.2.1.2. Motorlu Araç Sahibi Dışındaki İşletenler .....	20
1.2.2.1.2.1. Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Aracı Alan Kişi.....	20
1.2.2.1.2.2. Aracın Uzun Süreli Kiracısı.....	21
1.2.2.1.2.3. Aracı Uzun Süreli Ödünç Alan.....	22
1.2.2.1.2.4. Aracı Uzun Süreli Rehin Alan .....	23
1.2.2.2. İşleten Gibi Sorumlu Olanlar .....	24
1.2.2.2.1. Motorlu Araçla İlgili Bir Mesleği Yürütenler.....	24
1.2.2.2.2. Yarış Düzenleyicileri .....	26
1.2.2.2.3. Aracı Çalan ya da Zorla Alanlar (Gaspedenler) .....	28
1.2.2.2.3.1. Genel Olarak.....	28
1.2.2.2.3.2. Sorumlu Olanlar.....	29
1.2.2.2.3.3. Çalınma veya Gasp Halinde Motorlu Araçla İlgili Bir Mesleği Yürütenlerin Durumu .....	31
1.2.2.2.4. Aracın Bağlı Olduğu Teşebbüsün Sahibi.....	32
1.2.2.2.4.1. Genel Olarak.....	32
1.2.2.2.4.2. Girişim Sahibinin Sorumluluğu .....	33
1.2.2.3. Araç İşletenin Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler.....	33
1.2.2.3.1. Genel Olarak .....	33
1.2.2.3.2. Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler .....	33
1.2.2.3.2.1. Yardımcı Kişiler .....	34
1.2.2.3.2.2. Aracın Bırakıldığı Kişiler .....	35
1.2.2.3.2.3. Yolcular .....	36

## İKİNCİ BÖLÜM

### ARAÇ İŞLETENİN SORUMLULUĞU VE ŞARTLARI

2.1. Araç İşletenin Sorumluluğu .....	38
2.1.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği .....	38
2.1.2. Sorumluluk Çeşitleri .....	39
2.1.3. Kusursuz Sorumluluk Halleri .....	40
2.1.3.1. Olağan Kusursuz Sorumluluk .....	40
2.1.3.2. Tehlike Sorumluluğu .....	41
2.1.3.2.1. Genel Olarak .....	41
2.1.3.2.2. Tehlike Sorumluluğunun Nitelikleri .....	43
2.2. Sorumluluğun Şartları .....	45
2.2.1. Genel Olarak .....	45
2.2.2. Aracın İşletilmesi .....	45
2.2.2.1. Motorlu Aracın İşletilmesi .....	45
2.2.2.1.1. Genel Olarak .....	45
2.2.2.1.2. İşletme Tehlikesi Görüşü .....	46
2.2.2.1.2.1. Kavram .....	46
2.2.2.1.2.2. Kaza .....	48
2.2.2.2. Zararın İşletme Halinde Olmayan Bir Motorlu Aracın Neden Olduğu Trafik Kazasından Doğması .....	49
2.2.2.2.1. Genel Olarak .....	49
2.2.2.2.2. Sorumluluk Şartları .....	50
2.2.2.2.3. İspat Yükü ve Sigorta Kapsamı .....	52
2.2.2.3. Zararın Kazadan Sonra Yapılan Yardım Faaliyetlerinden Doğması .....	52
2.2.2.3.1. Genel Olarak .....	52
2.2.2.3.2. Koşulları .....	53
2.2.3. Zarar .....	54
2.2.4. Zararın Karayolunda Olması .....	54
2.2.5. Zarara Motorlu Bir Aracın Sebep Olması .....	55
2.2.6. Kusur .....	55
2.2.6.1. KTK Açısından Kusur .....	55
2.2.6.2. Kusurun Kişisel Yönü .....	56

2.2.6.3. Kusurun Objektif Yönü .....	58
2.2.6.3.1. Genel Olarak .....	58
2.2.6.3.2. Trafik Kurallarına Göre Kusur .....	59
2.2.6.3.2.1. Kesin Belirleyici Kurallar .....	59
2.2.6.3.2.2. Güven İlkesi .....	60
2.2.6.3.2.3. Eylemleri Kesin Olarak Düzenleyen Trafik Kuralları .....	63
2.2.6.3.2.4. Kesin Olmayan Durumlarda Davranış Biçimlerinin Belirlenmesi .....	65
2.2.6.4. Kusur Türleri.....	65
2.2.6.4.1. Genel Olarak Kusur Türleri .....	65
2.2.6.4.2. Ağır - Hafif Kusur.....	66
2.2.6.4.3. Asli - Tali Kusur .....	67
2.2.6.5. Kusur Açısından Ceza ve Hukuk Mahkemeleri İlişkisi.....	70
2.2.7. Kurtuluş Kanıtı .....	72
2.2.7.1. Genel Kurtuluş Kanıtları.....	72
2.2.7.1.1. Mücbir Neden .....	73
2.2.7.1.2. Zarar Görenin Ağır Kusuru.....	74
2.2.7.1.3. Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru .....	75
2.2.7.1.4. Kazada, İşletenin veya Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Kusurunun Olmaması veya Araçtaki Bozukluğun Kazayı Etkilememiş Olması .....	76
2.2.7.2. Özel Kurtuluş Kanıtları.....	77
2.2.7.2.1. Aracın Çalınması ya da Zorla Alınması .....	77
2.2.7.2.2. Araçla İlgili Bir Mesleğin Yürütüldüğü Girişime, Aracın Bırakılması .....	78
2.2.7.2.3. Yarışlarda Aracın Kullanılması .....	78
2.2.7.2.4. Zarara Uğrayanın Kötü Niyetli ya da Suç Oluşturan Bir Davranışının .....	78

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ZARAR VE TAZMİNAT

3.1. ZARAR.....	80
-----------------	----

3.1.1. Genel Olarak .....	80
3.1.2. Zararın Kapsamı .....	80
3.1.2.1. Genel Olarak .....	80
3.1.2.2. Zarar Türleri.....	81
3.1.2.2.1. Kişiyeye ve Eşyaya İlişkin Zarar.....	81
3.1.2.2.2. Maddi ve Manevi Zarar .....	82
3.1.2.2.3. Ölüm ve Cismani Zarar.....	83
3.1.3. Zararın Tespiti.....	84
3.2. Tazminat .....	84
3.2.1. Maddi Tazminat.....	84
3.2.1.1. Genel Olarak Maddi Tazminatın Belirlenmesi.....	84
3.2.1.2. Tazminatın Belirlenmesinde İndirim Nedenleri .....	84
3.2.1.2.1. İşletenin Kusurunun Ağırılığı .....	85
3.2.1.2.2. Zarar Görenin Kusurlu Olduğu Durumlar .....	86
3.2.1.2.3. Zarar Görenin, İşletenin Durumunu Ağırlaştırması.....	89
3.2.1.3. Tazminatın Belirlenmesinde Ekonomik Durum .....	89
3.2.1.3.1. İşletenin Yoksulluk Hali .....	89
3.2.1.3.2. Zarar Görenin Ekonomik Hali .....	90
3.2.2. Manevi Tazminat .....	90
3.2.3. Tazminat Davalarında Görevli ve Yetkili Mahkeme.....	91
3.2.4. Tazminat Davalarında Zamanaşımı .....	92
3.2.5. Tazminat Taleplerine İlişkin Sorumsuzluk Anlaşması.....	93

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **SORUMLULUKLARIN KARŞILAŞMASI**

4.1. Genel Olarak .....	94
4.2. Sorumlulukların Karşılılaşmasında Zarar Paylaşımı .....	95
4.2.1. Genel Olarak .....	95
4.2.2. Zararın Paylaştırılmasında Takdir Yetkisi .....	96
4.2.3. Zararın Paylaştırılmasını Belirleyen Unsurlar .....	97
4.2.3.1. Kusur.....	97
4.2.3.2. İşletme Tehlikesi.....	97
4.2.3.3. Olağan Kusursuz Sorumluluğun Bağlandığı Olgu .....	98

4.2.4. Etkisizleştirme Teorisi .....	98
4.3. Sorumlulukların Çatışması .....	99
4.4. Motorlu Araç İşletenin Tehlike Sorumluluğu İle Başka Bir Sorumluluğun Çatışması.....	101
4.4.1. Genel Olarak .....	101
4.4.2. Tehlike Sorumluluğu İle Kusur Sorumluluğunun Çatışması.....	101
4.4.3. Tehlike Sorumluluğu İle Olağan Kusursuz Sorumluluğun Çatışması.....	103
4.4.3.1. İşletenin Sorumluluğu ile Ayırtım Gücü Olmayan Kişinin Sorumluluğunun Çatışması.....	103
4.4.3.2. İşletenin Sorumluluğu İle Ev Başkanının Sorumluluğunun Çatışması.....	105
4.4.3.3. İşleten İle Hayvan Bulunduranın Sorumluluğunun Çatışması ...	106
4.4.3.4. İşletenin Sorumluluğu İle İşletme Halinde Olmayan Aracın Sorumluluğunun Çatışması.....	107
4.4.3.5. İşletenin Sorumluluğu İle Yapı Malikinin Sorumluluğunun Çatışması .....	108
4.4.4. İşletenin Tehlike Sorumluluğu İle KTK Kapsamında Olmayan Başka Bir Tür Tehlike Sorumluluğunun Çatışması.....	109
4.4.5. KTK Kapsamındaki İki Motorlu Araç İşleteninin Sorumluluklarının Çatışması .....	112
4.4.5.1. Genel Olarak KTK m. 89.....	112
4.4.5.2. Kişiyeye İlişkin Zararın Paylaştırılması .....	113
4.4.5.2.1. Genel Olarak .....	113
4.4.5.2.2. KTK m. 89/I'nın Eleştirisi .....	116
4.4.5.2.3. KTK m. 89/I Açısından İspat Yükü.....	117
4.4.5.3. Eşyaya İlişkin Zararın Paylaştırılması .....	117
4.4.5.3.1. Genel Olarak .....	117
4.4.5.3.2. KTK m. 89/II'nin Eleştirisi.....	118
4.4.5.3.3. KTK m. 89/II Açısından İspat Yükü .....	119
4.5. Sorumlulukların Yarışması .....	119
4.5.1. Genel Olarak .....	119
4.5.2. Dış İlişki.....	120
4.5.3. İç İlişki (Rücu) .....	121
4.5.4. Sorumlulukların Yarışmasında Zamanaşımı .....	123

<b>SONUÇ</b> .....	124
<b>KAYNAKÇA</b> .....	128
<b>EKLER</b> .....	133
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	135



## KISALTMALAR

<b>AÜHFD</b>	:	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>AYM</b>	:	Anayasa Mahkemesi
<b>Batider</b>	:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
<b>Bkz</b>	:	Bakınız
<b>BGE</b>	:	Entscheidung des Schweizerischen Bundesgerichts
<b>C</b>	:	Cilt
<b>CD</b>	:	Ceza Dairesi
<b>CGK</b>	:	Ceza Genel Kurulu
<b>DDY</b>	:	Devlet Demir Yolları
<b>E</b>	:	Esas
<b>ETBK</b>	:	Eski Türk Borçlar Kanunu
<b>GÜHFD</b>	:	Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
<b>HD</b>	:	Hukuk Dairesi
<b>HGK</b>	:	Hukuk Genel Kurulu
<b>HMK</b>	:	Hukuk Muhakemeleri Kanunu
<b>HUMK</b>	:	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
<b>İBK</b>	:	İçtihatı Birleştirme Kararı
<b>İKTK</b>	:	İsviçre Karayolları Trafik Kanunu
<b>İMSSGŞ</b>	:	Motorlu Kara Taşıtl Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
<b>İTÜ</b>	:	İstanbul Teknik Üniversitesi
<b>İÜHFİM</b>	:	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>K</b>	:	Karar
<b>KTK</b>	:	Karayolları Trafik Kanunu
<b>m</b>	:	Madde
<b>N</b>	:	Numara
<b>S</b>	:	Sayı
<b>s</b>	:	Sayfa
<b>SHD</b>	:	Sigorta Hukuku Dergisi
<b>SVG</b>	:	Das Schweizerische Verkehrsgesetz
<b>T</b>	:	Tarih
<b>TBB</b>	:	Türkiye Barolar Birliği



<b>TBK</b>	:	Türk Borçlar Kanunu
<b>TBMM</b>	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TMK</b>	:	Türk Medeni Kanunu
<b>RG</b>	:	Resmi Gazete
<b>Y</b>	:	Yıl
<b>YD</b>	:	Yargıtay Dergisi
<b>YKD</b>	:	Yargıtay Kararları Dergisi
<b>YİBGK</b>	:	Yargıtay İçtihat Birleştirme Genel Kurulu
<b>ZMSS</b>	:	Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
<b>ZMSSGŞ</b>	:	Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları



## EKLER LİSTESİ

	Sayfa
<b>EK 1.</b> Etik Kurulu Onay Belgesi.....	133



## GİRİŞ

Bir motorlu araç işleticisinin, karayolunda olan bir trafik kazası nedeniyle doğan hukuksal sorumluluğu, genel olarak 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda (KTK) düzenlenmiştir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 13.10.1983 tarihinde kabul edilmiştir. Kanunda yer alan hukuksal sorumluluğa ilişkin kısımların yürürlük tarihi ise 19.06.1985'tir.<sup>1</sup>

KTK'nın kaynağını, İsviçre Karayolları Trafik Kanunu (İKTK) oluşturmaktadır. İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'ndan işletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin maddeleri Türk Hukuku'na aktarılırken bazı önemli değişiklikler yapılmıştır. Bunlardan birisi, karşılıksız olarak yapılan hatır taşımacılığını KTK'nın, araç işletenin kusursuz sorumluluğunun kapsamı dışında bırakarak genel kurallara bağlamış olmasıdır. İsviçre Hukuku'nda ise işletenin hatır için taşımada kusursuz sorumluluk söz konusudur. Diğer bir farklılık, İsviçre Hukuku'nda ölen ya da yaralanan kişinin gelirinin yüksek olması halinde hakimin, tazminat tutarından indirim yapma yetkisi ve işleten tarafından primleri ödenen özel bir sigorta şirketinden zarar görene yapılan ödemelerin tazminat tutarından düşürülmesi öngörülürken KTK'da ise bu hükümler bulunmamaktadır. Yine önemli bir farklılık, zorunlu trafik sigortası açısından sigorta İsviçre Hukuku'nda işletenin kanunlar kapsamına giren tüm sorumluluklarını karşılarken Türk Hukuku'nda bu sorumluluklar sınırlandırılmıştır.

KTK ile dolaylı olarak ilişki içinde olan kanunlar, Türk Borçlar Kanunu ve Türk Medeni Kanunu'dur. KTK, bu kanunlara göre özel kanun niteliği taşıdığından, kanunlardaki düzenlemeler bakımından bir farklılık olduğunda özel kanun olan KTK uygulanır. KTK'nın düzenlediği konularda, bu haksız fiile ilişkin TBK m. 49, 66 ve TMK m. 369 uygulanmaz.<sup>2</sup> Bu husus işleten ile zarar gören arasında bir sözleşmenin bulunduğu durumlarda da geçerlidir. Bununla birlikte KTK'nın özel bir kanun olması, genel kuralların hiçbir zaman uygulanmayacağı anlamına gelmemektedir.

Diğer kanunlar KTK'nın tamamlayıcısı niteliğindedir. Örneğin KTK'nın kapsam dışı bıraktığı yerlerde veya zararlarda, sorumluluk ve buna bağlı tazminat genel kurallara göre olmaktadır. Hatta bazen KTK, diğer genel kurallara yollama yapmıştır. Mesela hatır için araçtan yararlanan kişilerin uğradığı zararlardan ve aracın maliki ile

<sup>1</sup> Yayımlandığı R. Gazete, Tarih: 18.10.1983, Sayı: 18195

<sup>2</sup> **Nomer**, Haluk N.: 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İBD, C. LXVI, Sayı 1-2-3, İstanbul 1992, s. 47.

işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlarda<sup>3</sup> ya da araçta taşınan eşyaya ilişkin sorumluluk<sup>4</sup> gibi bazı durumlarda genel kurallar uygulanır.<sup>5</sup>

KTK'nın zarar göreni korumaya yönelik ve sorumlu kişi açısından öngördüğü ağır sorumluluk karşısında zarar gören davasını genel kurallara ya da sözleşmeye dayandırsa bile hakim, KTK kapsamına giren konularda bu yasanın ilgili maddelerini resen uygulamak zorundadır.<sup>6</sup> Zira olayların hukuksal niteliğini belirlemek hakimin işidir.<sup>7</sup> Hakim, ileri sürülen hukuk kurallarıyla bağlı değildir.<sup>8</sup>

Bu çalışmanın konusu, motorlu araç işletilmesinin sebep olduğu zararlar nedeniyle doğan zararlardaki hukuki sorumluluğa ilişkindir. Bu konu, günlük hayatta fazlasıyla karşılaşılan ve taraflar arasında sıklıkla uyuşmazlık konusu olan bir alandır. Bu bağlamda mahkemelerde de oldukça fazla yer bulan, diğer bir deyişle, konunun güncel ve hayatın içinden olması nedeniyle bu uyuşmazlıkların çözümüne katkı sağlaması maksadıyla bu çalışma ortaya konulmuştur.

Çalışmanın içerisinde, birinci bölümde Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanunun uygulama alanları, araç işleten kavramı, kimlerin araç işleten olarak sorumlu olduğu, araç işleten sıfatını taşımasalar da hukuken sorumlu olan kişiler anlatılmıştır. İkinci bölümde, bu hukuki sorumluluğun niteliği, sorumluluğun şartları anlatılmıştır. Üçüncü bölümde zarar ve tazminat kavramları anlatılmıştır. Dördüncü bölümde ise birden fazla sorumlulukların bir araya gelmesi neticesinde bunların çözümüne

---

<sup>3</sup> KTK m. 87/I “Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.”

<sup>4</sup> KTK m. 87/II “Zarar görenin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınan eşyanın uğradığı zararlardan dolayı işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu da genel hükümlere tabidir.”

<sup>5</sup> **Yargıtay** HGK, E. 2010/ 4-130, K. 2010/ 161, T. 17.3.2010 “Hatır işleri ve bu arada özellikle de hatır taşımacılığı, bir indirim sebebi olarak 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasası'nun 87/1. maddesinde hükme bağlanmıştır. Hatır için taşımada salt yolcunun yararı bulunduğu açıktır. Buradaki amaç, olayın özelliklerine göre hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmaktır.

Tazminattan indirim veya red sebepleri ise Borçlar Kanunu'nun 44. maddesinde düzenlenmiş olup, bu daha çok zarar görenle ilgilidir. “Hiç kimsenin kendi kusurundan yararlanamayacağı” yönündeki genel hukuk ilkesinin etkisiyle, maddede sayılan belirli hal ve durumlarda tazminattan indirim yapılması mümkün bulunmaktadır.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 16.11.2018

<sup>6</sup> 6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu m. 33 “Hâkim, Türk hukukunu resen uygular.”

<sup>7</sup> Karşı yönde **Nomer**, s. 47.

<sup>8</sup> **Kuru**, Baki/ **Arslan**, Ramazan/ **Yılmaz**, Ejder: Medeni Usul Hukuku, 5. Baskı, Ankara 1993, s. 321; **Üstündağ**, Saim: Medeni Yargılama Hukuku, C. I-II, 5. Bası, İstanbul 1992, s. 453.

**Yargıtay** HGK, E. 2013/ 1-2382, K. 2014/ 617, T. 7.5.2014 “6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 33. maddesi ( mülga 1086 Sayılı H.U.M.K.nun 76. maddesi ) uyarınca; davanın esası olan maddi olayların ileri sürülmesi taraflara ait ise de, dava dilekçesini bir bütün olarak değerlendirerek, davayı nitelendirmek ve uygulanacak kanun maddesini belirlemek hakime aittir. (Yargıtay H.G.K.'nun 30.10.2013 gün, 2013/5-603 esas, 2013/1503 karar sayılı ilamı.)” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 16.11.2018

değinilmiştir. Birden fazla sorumluluklar için sorumlulukların karşılaşması st başlığı kullanılmıştır. Sorumlulukların karşılaşması da kendi içerisinde sorumlulukların atışması ve yarışması olarak ikiye ayrılarak incelenmiştir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### 2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU VE ARAÇ İŞLETEN KAVRAMI

#### 1.1. 2918 Sayılı Karayollari Trafik Kanunu

##### 1.1.1. Genel Olarak

Bir motorlu araç işleticisinin, karayolunda olan bir trafik kazası neticesinde ortaya çıkan zarardan doğan hukuksal sorumluluğu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda (KTK) düzenlenmiştir.<sup>9</sup>

Karayolları Trafik Kanunu, on üç kısım, ve yüz otuz sekiz maddeden oluşmaktadır. Hukuki sorumluluk ve sigorta, sekizinci kısımda yer almaktadır. Sekizinci kısım ise beş bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde (KTK m. 85-90) işleten ve araç işleticisinin bağlı olduğu girişim sahibinin hukuki sorumluluğu, ikinci bölümde (KTK m. 91-101) sigorta, üçüncü bölümde (KTK m. 108) güvence hesabı ve son bölümde (KTK m. 109-111) ise ortak hükümler olan zamanaşımı, yetkili mahkeme ve sorumluluğa ilişkin anlaşmalar düzenlenmiştir.

KTK'nın hukuki sorumluluğa ilişkin sekizinci kısmının birinci bölümü, Türk Medeni Kanunu (TMK) ve Türk Borçlar Kanunu (TBK) gibi temel kanunlara da kaynaklık eden İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'dur.<sup>10</sup>

İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'ndan (İKTK) işletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin maddeleri Türk Hukuku'na aktarılırken bazı önemli değişiklikler yapılmıştır.<sup>11</sup> Bunlardan birisi, karşılıksız olarak yapılan hatır taşımacılığını KTK'nın, araç işletenin kusursuz sorumluluğunun kapsamı dışında bırakarak genel kurallara bağlamış olmasıdır. İsviçre Hukuku'nda ise işletenin hatır için taşımada kusursuz sorumluluk söz konusudur. Diğer bir farklılık, İsviçre Hukuku'nda ölen ya da yaralanan kişinin gelirinin yüksek olması halinde hakimin, tazminat tutarından indirim yapma yetkisi ve işleten tarafından primleri ödenen özel bir sigorta şirketinden zarar görene yapılan

<sup>9</sup> Yayımlandığı R. Gazete, Tarih: 18.10.1983, Sayı: 18195; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) 13.10.1983 tarihinde kabul edilmiştir. Kanunda yer alan hukuksal sorumluluğa ilişkin kısımların yürürlük tarihi 19.06.1985'tir.

<sup>10</sup> İsviçre Karayolları Trafik Kanunu (İKTK) 19 Aralık 1958 tarihli. Türk hukukundaki işletenin hukuksal sorumluluğu ile ilgili kavramlar, İKTK'nın (SVG) 20.03.1975 tarihinde yapılan değişikliği sonrası metnin tercümesiyle düzenlenmiştir.

<sup>11</sup> **Yılmaz**, Hamdi: Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu, Vedat Kitap, İstanbul 2014, s. 2.

ödemelerin tazminat tutarından düşürülmesi öngörülürken KTK'da ise bu hükümler bulunmamaktadır. Yine önemli bir farklılık, zorunlu trafik sigortası açısından sigorta İsviçre Hukuku'nda işletenin kanunlar kapsamına giren tüm sorumluluklarını karşılarken Türk Hukuku'nda bu sorumluluklar sınırlandırılmıştır.<sup>12</sup>

### 1.1.2. Kanunun Uygulama Alanları

KTK, her motorlu aracın yol açtığı her zarar için veya kazanın olduğu her yerde uygulanmaz. Çeşitli sınırlamalarla KTK'nın uygulama alanı yer, motorlu araç, zarar gören kişi ve zarar kavramları açısından daraltılmıştır.

#### 1.1.2.1. Yer Bakımından Uygulama Alanı

KTK m. 2/II gereğince bu Kanun Karayolu sayılan yerlerde uygulanır. Esasen KTK'da işletenin sorumluluğunu düzenleyen temel 85. maddede yer ile ilgili bir sınırlamanın düzenlenmemiş olması ve tehlike sorumluluğu ile güdülen amaca da bakıldığında yer bakımından sınırlamanın olmaması<sup>13</sup> gerekir. Bu düşüncede olan yazarlara göre ölçü aracın bulunduğu yer değil, aracın işletilmesidir.

Kanundaki sınırlama dikkate alınarak inceleme yapıldığında KTK aşağıda belirtilen yerlerde uygulanır:

Kanunun uygulanacağı alanlardan ilki karayollarıdır. Başka bir ifadeyle KTK genel ilke olarak karayolu sayılan yerlerde uygulanır. KTK m. 3'teki tanıma göre karayolu, trafik için kamunun yararlanmasına açık olan alanlardır.

Kanunun uygulanacağı alanlardan birisi de kamuya açık alanlardır. Kamuya açık alan, herkesin yararlanabileceği yerlerdir. Halka açık oto pazarı, panayır yeri buna örnektir.<sup>14</sup>

Bahçe, park yeri, terminaller, akaryakıt ve servis istasyonları gibi karayolu taşıt trafiği için yararlanılan yerler, erişme kontrollü karayolları ve para ödenerek yararlanılan karayolları, belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören motorlu araçlar için ayrılan yerde KTK

---

<sup>12</sup> KTK m. 85/1 "Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar."

<sup>13</sup> **Kılıçoğlu**, M. Ahmet: 2918 Sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu, Batider, Cilt XII, Sayı 2-3, Y. 1984, s. 28; **Karahasan**, Mustafa Reşit: Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, Ankara 1989, s. 742.

<sup>14</sup> **Yılmaz**, s. 26.

uygulanır.<sup>15</sup> Ancak KTK’da belirtilen yerler dışında, mesela tarlada meydana gelen bir kazada genel kurallar, başka bir ifadeyle TBK hükümleri uygulanır.<sup>16</sup>

Burada akla gelen ve uygulamada da karşılaşılan bir sorun, KTK kapsamında bir yerde seyreden aracın, kanunun kapsamı dışında bir yerde zarara yol açması durumudur. Mesela otoyolda ilerleyen bir motorlu aracın, bir sebeple yoldan çıkması neticesinde (karayolu sayılmayan) bir tarladaki kişiye zarar vermesi örneğinde KTK’nın uygulanması sorunu vardır. KTK’ya kaynak olan İsviçre Karayolları Trafik Kanunu’nda yer açısından bir sınırlama bulunmamaktadır.<sup>17</sup>

Doktrinde genel kabul gören ilke, KTK’nın uygulama alanının geniş yorumlanması gerektiğidir.<sup>18</sup> Nitekim yukarıda belirtildiği üzere birçok yazar, kanunun yaptığı sınırlamayı dahi kabul etmemektedir.

Bu durumda, kanun kapsamına giren bir yerde seyreden araçtan kaynaklanan her zarara KTK’nın uygulanması gerektiğidir. Tersine bir yaklaşımla bu tip bir zararı KTK kapsamı dışında sayarak sorumluluğu daraltmak, anlamsız bir ayırıma neden olur.<sup>19</sup> Uygulamada mesela karayolunda seyreden bir araçtaki yolcu, aracın karayolunda taklalar atarak ve devamında yoldan çıkıp karayolu dışında da taklalar atarak durması neticesinde (illiyet bağına ilişkin) zararın nerede doğduğunu belirlemek fevkalade güçtür.<sup>20</sup> Kanaatimce bu tip uyuşmazlıkların ortadan kaldırılması için kanunun geniş yorumlanması ve neticede mağdurun korunması maksadıyla karayolunda başlayıp karayolu dışında meydana gelen bir zararda KTK hükümleri uygulanmalıdır.

---

<sup>15</sup> Bunlar iki kıyı arasında karayolu araçlarını taşıyan araba vapuru, feribot gibi araçlardır. Araba vapuru v.b. araçlar, deniz, göl ya da akarsu nedeniyle doğal olarak kesilen bir karayolunun bağlantısını sağlarlar. Bunlar yolun yüzen devamıdır.

<sup>16</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 2005/ 15163, K. 2007/ 517, T. 25.1.2007 ‘‘Somut olayda kaza hemzemin geçit olmayan tren yolunda meydana geldiğinden, davacının isteği idari karar ve eylemlerden doğan zararlar niteliğinde bulunduğundan, dava konusu istekler tam yargı davasının konusunu oluştururlar. İdarenin hizmet kusuru niteliğindeki eylemi sonucu meydana gelen zararlardan dolayı; İdari Yargılama Usulü Yasası'nın 2/1-b maddesi gereğince İdare'ye karşı, idari yargı yerinde tam yargı davası açılması gerekir.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 16.11.2018

<sup>17</sup> **Nomer**, s. 40; **Bolatoğlu**, Bolat: Karayolları Trafik Kanunu’na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara 1988, s. 36.

<sup>18</sup> **Nomer**, s. 40; **Yılmaz**, s. 27; **Havutçu**, Ayşe/ **Gökyayla**, Emre: Uygulamada 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara 1999, s. 20-21; **Çeliktaş**, Demet: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 1987, s. 45.

<sup>19</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2012/ 6996, K. 2012/ 8005, T. 25.6.2012 ‘‘Kazalı araç sürücülerini tarafından tanzim edilen kaza tespit tutanağında kazanın kumocasında meydana geldiği belirtilmiştir. Mahkemece, kazaya karışan araç sürücülerinin de beyanı alınmak suretiyle olay yerinde keşif yaparak, kazanın meydana geldiği yerin KTK.nun 2. maddesinde belirtilen yerlerden olup olmadığının belirlenmesi gerekirken, eksik araştırma ve inceleme ile davalı sigortanın hükmedilen tazminattan sorumlu tutulması isabetli görülmemiştir.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 16.11.2018

<sup>20</sup> **Yılmaz**, s. 27.



## 1.1.2.2. Motorlu Araç Bakımından Uygulama Alanı

### 1.1.2.2.1. Motorlu Araç

KTK, kural olarak sadece motorlu araçların neden olduğu zararlara uygulanır. Bunun istisnası KTK m. 105/V'te düzenlenen bisiklet yarışlarıdır.<sup>21</sup>

Türk Hukuku'nda, KTK araç kavramı üzerine kurulmuştur. Kanunda taşıt terimi pek geçmemektedir. Çok az yerde kullanılan taşıt kavramı, içine motorlu araçlara ilişkin kimi özellikler konularak tanımlanmıştır. KTK'nın araç ve taşıt ile anlatmak istediği motorlu araç, karayolunda kullanılabilen, motor gücü ile yürütülen araçtır. Türk Hukuku'ndaki baskın görüşe göre motorlu araç, kendine özgü mekanik gücü ile karada hareket eden araç şeklinde tanımlanmaktadır.<sup>22</sup> Motorlu araç, yürütülebilen, yani hareket kabiliyetine sahip araçtır. Tekerlek, palet, kızak veya silindir üzerinde hareket edebilir. Burada tekerlek sayısı önemli değildir. Keza bir aracın az hız yapıyor olması, onun motorlu araç olmasını engellememektedir. Ne var ki, motorlu olmasına rağmen, motorlu bisikletler<sup>23</sup> KTK kapsamı dışında bırakılmıştır.<sup>24</sup>

Motorlu aracın yukarıda açıklandığı üzere yürütülme dışındaki bir diğer unsuru, motor gücü ile hareketin sağlanmasıdır. Bu anlamda bisiklet, fayton veya el arabası gibi makine unsuru olmadan hareket eden araçlar, KTK anlamında motorlu araç değildir.<sup>25</sup> Römorklar da motorlu araç değildir. Bu anlamda çeken ve çekilen araç bir bütün olarak değerlendirilmekte ve çekicinin işleteni, araç işleten olarak KTK'ya göre sorumlu tutulmaktadır.<sup>26</sup>

Son olarak karayolunda kullanılma da motorlu aracın unsurlarındandır. Bu özelliği ile hava, deniz ve demiryolu araçlarından ayrılır. Mesela uçuş pistindeki zeminde ilerleyen uçağın pistte yaptığı kazada doğan zararlarda KTK uygulanmaz.<sup>27</sup>

---

<sup>21</sup> KTK m. 105/V “Bu madde hükümleri ortalama hızı saatte en az elli kilometrenin üstünde olan veya ulaşılabilecek hıza göre değerlendirme yapılması öngörülen motorlu araç veya bisiklet sporu gösterilerinde uygulanır.”

<sup>22</sup> Eren, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, Ankara 2012, s. 676; Karahasan, s. 739; Nomer, s. 42, Antalya, Gökhan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, Ankara 2011, s. 658; Kılıçoğlu, M. Ahmet: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2011, s. 572.

<sup>23</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2012/ 12632, K. 2013/ 8968, T. 13.6.2013 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 16.11.2018

<sup>24</sup> Nomer, s. 44.

<sup>25</sup> Bolatoğlu, s. 37; Nomer, s. 43; Eren, s. 677.

<sup>26</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2005/ 8777, K. 2005/ 8391, T. 13.9.2005 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 16.11.2018.

<sup>27</sup> Bolatoğlu, s. 39; Nomer, s. 43.

Önemli olan, karayolunda hareket edebilir olmasıdır. Aracın tescil belgesi alıp almaması, tescil plakasının alınıp alınmaması, aracın karayoluna uygun olup olmaması veya trafik sigortasının yapılıp yapılmaması sorumluluk açısından önemli değildir.<sup>28</sup>

Trolleybüs, KTK ile otobüs sınıfına sokulmuştur. Bu nedenle ve raya bağlı hareket etmediği için trolleybüs bir motorlu araçtır.<sup>29</sup> Karayolunda hareket edebilmek şartıyla biçerdöver gibi iş makinaları motorlu araç sayılır. Tramvaylar ise karayolunda hareket edemediğinden KTK kapsamında değildir.<sup>30</sup> Hemzemin geçitlerde trenler ise doktrinde ağırlıklı görüşe<sup>31</sup> göre motorlu araç sayılmasa da Yargıtay aksi görüştedir.<sup>32</sup>

#### 1.1.2.2.2. Kanunda Yer Almayan Motorlu Araçlar

Motorlu bisikletler KTK kapsamı dışındadır. Bunun nedeni, motor gücü ve hızı az olan motorlu bisikletlerin tehlike sorumluluğunu gerektirecek boyutta bir zarar doğurmamalarıdır.<sup>33</sup> Motosikletler ise motorlu bisikletlerden farklıdır. Bu motosikletler küçük de olsa hız sınırlaması olmadığı için tehlike sorumluluğu kapsamındadır.<sup>34</sup> KTK'da açık bir kural olmamakla birlikte, motorlu bisiklet gibi motor gücü ve hızı az olan araçların Kanunun uygulama alanı dışında tutulması gerekir.<sup>35</sup>

Aracın KTK kapsamına girdiğini, yani 50 km.'nin üzerinde hız yaptığını mesela bir motorlu bisikletin hızının 50 km.'nin üzerinde olduğunu iddia eden zarar gören, bu iddiasını kanıtlamakla yükümlüdür. Kanıtlayamadığı takdirde motorlu bisikletlerin neden olduğu zararlardan sorumluluk genel hükümlere tabi olacaktır.<sup>36</sup>

#### 1.1.2.3. Zarar Gören Bakımından Uygulama Alanı

Motorlu bir aracın neden olduğu trafik kazasında zarar gören kişiler, kural olarak KTK'nın öngördüğü sorumluluktan yararlanır. Ancak bazı kişiler zarar görseler de KTK kapsamı dışında tutulmuşlardır. Zarara uğradığı halde KTK kapsamı dışında tutulanlar;

<sup>28</sup> Eren, s. 677; Bolatoğlu, s. 40; Karahasan, s. 740.

<sup>29</sup> Eren, s. 642; Bolatoğlu, s. 40; Karahasan, s. 737.

<sup>30</sup> Kılıçoğlu: Batider, s. 22.

<sup>31</sup> Eren, s. 677; Bolatoğlu, s. 40; Karahasan, s. 740; Karşı yönde, Aşçıoğlu, Çetin: Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları, Ankara 1989, s. 45.

<sup>32</sup> Yargıtay 19. HD, E. 1993/3224, K. 1993/3814 T. 17.5.1993, <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 01.12.2018.

<sup>33</sup> Tehlike sorumluluğu İkinci Bölüm/ I.C.2'de irdelenmiştir

<sup>34</sup> Yargıtay 10. HD, E. 2005/ 5689, K. 2005/ 9695, T. 4.10.2005 ‘‘Motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir.’’ <http://www.kazanci.com.tr/>, E.T. 01.12.2018.

<sup>35</sup> Nomer, s. 44.

<sup>36</sup> Yılmaz, s. 34.

### 1.1.2.3.1. Hatır İçin Araçtan Yararlananlar

Hatır taşımacılığı uygulamada çok görülen bir durumdur. Buna göre mesela hasta bir kişinin doktora götürülmesi, bir arkadaşın belli bir yere bırakılması veya hatır için aracın birine verilmesi durumlarında hatır taşıması söz konusudur. KTK m. 87/I'e göre hatır için araçtan yararlananlar açısından bu kişilerin uğradığı zararlar genel kurallara bağlıdır.<sup>37</sup> Başka bir ifadeyle burada sorumluluk kusur ilkesi gözetilerek belirlenir.

Sorumluluk için iki unsur göze çarpmaktadır. Bunlardan birisi, aracın hatır için birinin kullanımına verilmesi ya da zarar görenin hatır için taşınmasının karşılıksız olmasıdır. Diğeri ise, ayrıca zarar görenin yararına olmasıdır.<sup>38</sup>

Karşılıksız olma durumu için, işletenin hiçbir edim almaması ya da aldığı edimin yararlanmaya göre önemsiz olması gerekir. Zarar görenin yararlanmasına nazaran, işletenin basit bir karşılık alması önemli değildir. Mesela 1 litre mazotla gidilecek bir yer için yolcunun 5 litre mazot alması önemlidir.<sup>39</sup>

Hatır için yararlanmada işletenin KTK kapsamı dışında, genel hükümler uyarınca sorumlu tutulması doktrinde eleştirilmiştir. Zira bu kapsamdaki uyuşmazlıkların genel hükümlerle zarar gören açısından daha az teminatla tazminat sağlanabilmesinin, haklı bir gerekçesi bulunmamaktadır.<sup>40</sup> Keza hatır için yararlananın sigorta güvencesinden faydalanamaması, tehlike sorumluluğunda benimsenen görüşe ve çağdaş hukuka aykırıdır. KTK kapsamında bulunmayan bu tip sorumluluklarda zarar görenler, zorunlu mali sorumluluk sigortasından yararlanamazlar; çünkü zorunlu trafik sigortası sadece KTK m. 85/I'de öngörülen sorumluluğu karşılar. Yargıtay'ın hatır taşımacılığı konusunda verdiği kararlar ise çelişkilidir.<sup>41</sup>

<sup>37</sup> **Özsunay**, Ergun: Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İÜHF, C.XXXII, S.1, Y. 1966, s. 181; **Çelikleş**, s. 105.

<sup>38</sup> **Eren**, s. 708.

<sup>39</sup> **Eren**, s. 708.

<sup>40</sup> **Yılmaz**, s. 40.

<sup>41</sup> **Yargıtay** HGK, E. 1994/11-689, K. 1995/274 T. 5.4.1995, “*Karayolları Trafik Kanununun 87. maddesinin de; yaralanan ve ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise, işletenin sorumluluğu genel hükümlere tabidir*” hükmüne yer verilmiştir. Zorunlu trafik sigortasının teminatı kapsamı, sadece 85/1. madde ile sınırlıdır. Bu maddedeki hukuki sorumluluğu üzerine alan sigortacı, bu madde kapsamı dışında kalan hatır taşımacılığından doğan zararlardan sorumlu tutulamaz. Zira, onu tehlike sorumluluğu hükümleri kapsamına alınmamıştır. Bu gibi hallerde işletenin sorumluluğu, genel hükümler çerçevesinde değerlendirilir.” <http://www.turkhukuk sitesi.com/>, E.T. 01.12.2018

Karşı yönde, **Yargıtay** 4. HD, E. 1998/6706, K. 1998/9041, T. 18.11.1998, <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 01.12.2018

### 1.1.2.3.2. Aracı Birlikte İşletenler

Bir motorlu aracın genellikle bir işleteni olabileceği gibi birden fazla da olabilmektedir. Bu durumda işletenler, zarar gören üçüncü kişilere karşı müteselsilen sorumludurlar.<sup>42</sup>

Zarar gören kişi aynı zamanda aracın işletenlerinden biri ise KTK uygulanmaz.<sup>43</sup> KTK ile benimsenen amaç zarar gören üçüncü kişileri korumaya yöneliktir. İşletenler birbirine karşı tehlike sorumluluğunun sağladığı olanaklardan mesela zorunlu trafik sigortası gibi korumadan yararlanamazlar.

### 1.1.2.3.3. Aracın Çalındığını Bilen Yolcular

Motorlu aracın çalınması ya da gasbedilmesi durumunda bu aracın sebep olduğu zararlardan, işleten (kural olarak) aracı çalan ya da gasbeden kişilerle birlikte sorumludur.<sup>44</sup>

Zarar görenin aracın içinde veya dışında olması önemli değildir. Ancak zarar gören, aracın çalındığını bildiği halde araca bindiği takdirde, sorumluluk genel kurallara tabidir. İşletenin sorumluluğu açısından, kanun işleteni de (çalın kişi ile müteselsilen) sorumlu kılarken, işletene sorumluluktan kurtulma imkanı da vermiştir. İşleten, kendisinin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin aracın çalınmasında ya da gas edilmesinde bir kusurunun bulunmadığını ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulacaktır.<sup>45</sup>

### 1.1.2.4. Zarar Bakımından Uygulama Alanı

#### 1.1.2.4.1. Genel Olarak

İşletenin gidermekle yükümlü olduğu zararlar KTK m. 85/I'de düzenlenmiş olup, buna göre işleten motorlu aracın neden olduğu kişiye ve şeye ilişkin zararlardan sorumludur. Kişiye ilişkin zarar yaralanma ya da ölüm ile ilgili iken, şeye ilişkin

---

<sup>42</sup> **Özsunay**, Ergun: Trafik Hukuku'nda Zarar Giderim Sorumlusu Olarak İşleten (Araç Sahibi) Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar, Batider, Cilt VI, Sayı 1, Y. 1971, s. 97; **Aşçıoğlu**, s. 16.

<sup>43</sup> **Keller**, Alfred: Haftpflichtim Privatercht, 4.Aufl.,Bern 1979, s.228'den aktaran;**Yılmaz**, s.41.

<sup>44</sup> KTK m. 107/I “*Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur.*”

<sup>45</sup> Sorumluluktan kurtulma durumları İkinci Bölüm/ II.G'de incelenmiştir.

zararlar ise taşınır ya da taşınmaz bir mala ilişkin olabilmektedir. Bazı zararlar ise KTK kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu zararların giderilmesi genel kurallara bağlıdır.<sup>46</sup>

#### 1.1.2.4.2. Kişiyeye ve Şeyeye İlişkin Olmayan Zararlar

Maddi zarar kapsamı, sadece kişiyeye ya da şeyeye ilişkin olmamaktadır. Bu bağlamda bu iki tür zarar dışında kalan diğer zararlar genel hükümlere tabidir.<sup>47</sup> KTK’da sadece kişiyeye ve şeyeye ilişkin zararlardan sorumluluk öngörülmektedir. Buradan hareketle diğer zararlar KTK kapsamı dışında bırakılmıştır.<sup>48</sup> Mesela kişinin işe hiç gidememesi veya kaza yapan aracı bulana verilecek ödül de bu kapsamdaki bir zarardır.<sup>49</sup> Buna karşılık yargılamaya ilişkin bilirkişi giderleri veya avukatlık ücreti KTK kapsamındadır.<sup>50</sup>

Hatır taşımacılığında olduğu gibi burada da kişi ve şeyeye ilişkin zararlar dışında kalan zararların KTK kapsamı dışına çıkarılmasının açıklanabilir bir tarafı yoktur.<sup>51</sup> Bu ayırım işletenler arasında zararın paylaşılması durumunda güç bir durum oluşturur. Mesela iki aracın çarpışması sonrasında kusursuz olan işleten ‘diğer zararlardan’<sup>52</sup> sorumlu olmazken, işletme tehlikesi nedeniyle kişiyeye ilişkin zarardan sorumlu tutulabilecektir. İşletenlerden ikisi de kusurlu ise, zarar paylaşım oranları zarar türüne göre değişiklik gösterir. ‘Diğer zararlar’ kusurlar oranında paylaşılırken kusuru daha az olan işleten, aracının aşırı işletme tehlikesi göz önüne alınarak cismani (bedensel) zararın büyük bir bölümünü gidermek zorunda kalabilecektir.<sup>53</sup>

#### 1.1.2.4.3. Araçta Taşınan Eşyaya İlişkin Zararlar

KTK m. 87/II’ye göre, zarar görenin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında, araçta taşınan eşyaya gelen zararlardan sorumluluk da genel kurallara tabi olup KTK’nın uygulama alanı dışına çıkarılmıştır. Beraberinde bulunan eşya, KTK

<sup>46</sup> Yılmaz, s. 42.

<sup>47</sup> Bolatoğlu s. 133.

<sup>48</sup> Oğuzman, Kemal M./ Öz, Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt II, İstanbul 2013, s. 200; Eren, s. 673; Nomer, s. 68; Bolatoğlu, s. 133.

<sup>49</sup> Yılmaz, s. 42.

<sup>50</sup> Oftinger, Karl/ Stark, Emil W.: Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band II/2, Gefährdungshaftunges: Motorfahrzeughaftpflicht bund Motorfahrzeugshaftrechtversicherung, 4. Aufl. Zürich 1989 N.21, s. 129’dan aktaran; Yılmaz, s. 43.

<sup>51</sup> Oğuzman/ Öz, s. 201.

<sup>52</sup> Eren, s. 673; Nomer, s. 68; Bolatoğlu, s. 133. Mesela kişinin işe hiç gidememesi veya kaza yapan aracı bulana verilecek ödül de bu kapsamdaki bir zarardır. Diğer zararlar KTK kapsamı dışında bırakılmıştır.

<sup>53</sup> Yılmaz, s. 43.

kapsamındadır; ancak burada da KTK'nın uygulanabilmesi için şüphesiz kanun kapsamına dahil bir kazanın olması gerekir. Mesela yolcu yanına aldığı bir eşyayı iyi yerleştirememesi nedeniyle düşmesi neticesinde meydana gelen zararda sorumluluk genel hükümlere tabidir.<sup>54</sup> Zarar görenin yolculuk yaptığı araçta, birlikte götürdüğü bagaj ve benzeri eşyanın neler olduğu, sözleşme veya geleneklere göre belirlenir.<sup>55</sup> Yolcunun birlikte götürebileceği yükün ağırlığına ilişkin bir sınırlama, ölçüt olarak kabul edilebilir.<sup>56</sup>

Salt eşyanın taşınmasında doğan zarardan sorumluluk KTK hükümlerine değil, TTK'nın eşya taşıma ya da TBK'nın genel kurallarına göre belirlenir.<sup>57</sup> Taşınan eşya, birden fazla aracın çarpışması neticesinde meydana gelirse, taşıyan aracın işleteninin sorumluluğu genel kurallara bağlı iken, çarpan aracın işleteninin sorumluluğu KTK kapsamındadır.<sup>58</sup>

#### 1.1.2.4.4. İşleten ile Malik Arasındaki İlişkide Araca Gelen Zararlar

Aracın maliki, genellikle işleteni ise de bazen işleten ile malik farklı kişiler olabilmektedir. Mesela uzun süreli kiralamada, kiracı aracın maliki olmasa da işleten sıfatı ona geçmektedir. Bu durumda malike ait araca, malik olan kimseden farklı bir işletenin verdiği zararlardan sorumluluk genel hükümlere tabidir; zira KTK aracın uğradığı zararları değil, aracın verdiği zararları koruma altına almaktadır.<sup>59</sup>

KTK m. 87/I'e göre hükümde açıkça belirtilmese de, aracı kiralayan, ariyet veren vb. kişinin aracın maliki olmaması durumunda da geçerlidir. Mesela kiracı, aracı alt kiraya vermişse, alt kiracının araca verdiği zararlarda yine genel kurallar uygulanır. Buradaki genel kurallar, işletenle malik arasındaki ilişkiye özgü kurallardır.<sup>60</sup>

---

<sup>54</sup> Yılmaz, s. 44.

<sup>55</sup> Bolatoğlu, s. 139.

<sup>56</sup> Kılıçoğlu: Batider, s. 29.

<sup>57</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2001/ 1876, K. 2001/ 4163, T. 7.5.2001 <http://legalbank.net/>, E.T. 25.12.2018

<sup>58</sup> Yılmaz, s. 44.

<sup>59</sup> Eren, s. 674; Gürsoy, K. Tahir: İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Anahatları, Ankara 1974, s. 41. Bu ilke, KTK'nın öngördüğü sorumluluğun doğal bir sonucudur; zira KTK, araca gelen zararları değil, aracın neden olduğu zararları düzenler.

<sup>60</sup> Eren, s. 674; Bolatoğlu, s.139.

#### 1.1.2.4.5. Manevi Zararlar

Manevi zarar, bir kişinin haksız ve hukuka aykırı bir fiil yüzünden çektiği, bedeni acılarla ruhsal elem ve üzüntülerdir.<sup>61</sup> Manevi zararlar KTK kapsamı dışındadır. KTK ile manevi tazminat konusunda Türk Borçlar Kanunu hükümlerine yollama yapılmıştır. Diğer bir anlatımla, zarar görenin manevi tazminat talebi trafik sigortası tarafından tazmin edilmemektedir. Bir görüşe<sup>62</sup> göre, manevi zararlar, KTK'nın yollamasına karşın KTK kapsamındadır. Zira kanun, genel kuralların uygulanacağı yerleri saymış ve burada manevi tazminattan bahsetmemiştir. Bu görüşe göre manevi zararlara da KTK hükümleri uygulanır ve sorumluluk genel hükümlere bağlı değildir. Yargıtay'ın az sayıdaki bazı kararları da bu yöndedir.<sup>63</sup>

Manevi tazminat ile ilgili tartışmaya neden olan şey, KTK m. 90'ın anlaşılma biçimi ile ilgilidir. Maddedeki, maddi tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevi tazminat konularında Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır şeklindeki düzenleme tartışmalıdır. Eşyaya ilişkin zararların dahi tehlike sorumluluğu kapsamında tutulurken insan sağlığına yönelik zararların etkisi nedeniyle oluşan manevi zararın kapsam dışı bırakılması benimsenebilir bir yaklaşım değildir.<sup>64</sup>

Doktrinde çoğunlukla benimsenen görüşe göre ise<sup>65</sup>, gerek KTK'nın yaptığı açık yollama, gerek KTK m. 92'de<sup>66</sup> sayılan zorunlu mali sorumluluk sigortası dışında kalan hususlar arasında manevi tazminatın da olması ve yine KTK m. 109'da da dolaylı olarak manevi zararların KTK kapsamı dışında bırakıldığı görülmektedir. Bu nedenlerle manevi zararlardan doğan sorumluluğun genel kurallara bağlı olduğunu, KTK'ya bağlı tehlike sorumluluğu kapsamına girmediğini kabul etmek gerekir.<sup>67</sup>

<sup>61</sup> **Ertaş**, Şeref: Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği ve Miktarın Tespiti, Prof. Dr. İlhan Postacıoğlu'na Armağan, İstanbul 1990, s. 65; **Gürsoy**, K. Tahir: Manevi Zarar ve Tazmini, AÜHF, C.XXX, S.1-4, Y. 1973, s. 8

<sup>62</sup> **Aşçıoğlu**, s. 42.

<sup>63</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 1975/ 443, K. 1975/ 2764, T. 17.4.1975 ‘‘Manevi tazminatın da, 22.6.1966 tarih ve 7/7 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı ve Borçlar Kanununun 47. maddesinde yazılı ve davacı, küçüğün ana, baba ve kardeşini kaybetmesi özel hali gözönünde bulundurularak, adalete uygun bir miktarda tayin ve takdiri iktiza ederken, bu esaslara aykırı düşen bir meblağın karar altına alınması da bozmayı gerektirmiştir.’’ <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018

<sup>64</sup> **Aşçıoğlu**, s. 42; **Bolatoğlu**, s. 142.

<sup>65</sup> **Bernasconi**, Mario: Die Haftung des Motorfahrzeughalters für andere Personon, Zürich 1973, s. 114'ten aktaran; **Yılmaz**, s. 46; **Eren**, s. 673; **Oğuzman/ Öz**, s. 220; **Nomer**, s. 67; **Kılıçoğlu**: Batider, s. 32; **Tekinay**, Selahattin S./ **Akman**, Sermet/ **Burcuoğlu**, Haluk/ **Altıp**/ Atilla: Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, İstanbul 1993, s. 525; **Karahasan**, s. 744.

<sup>66</sup> KTK m. 92/ f. ‘‘Manevi tazminata ilişkin talepler.’’

<sup>67</sup> **Altunkaya**, Mehmet: İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Rolü, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 1-2, Y. 1999, s. 190.

Trafik kazalarından doğan manevi zararlara TBK'nın 56. maddesi uygulanır. Buna göre, hâkim, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebilir. Ağır bedensel zarar veya ölüm hâlinde, zarar görenin veya ölenin yakınlarına da manevi tazminat olarak uygun bir miktar paranın ödenmesine karar verilebilir. TBK m. 56'da kusurdan bahsedilmemiştir. Ne var ki Türk Borçlar Hukuku kusur ilkesine dayanır. Genel hükümlere göre manevi tazminattan bir kişinin sorumlu tutulabilmesi için kusur kuralı olarak şarttır. Oysa KTK'nın öngördüğü tehlike sorumluluğu için kusur gerekmemektedir. Mesela işleyen kendi aracını sürerken zarara neden olursa manevi tazminattan ancak kusuru varsa sorumlu olmaktadır. Ancak, işleyen maddi tazminattan kusursuz da olsa sorumlu olmaktadır. Bu durumda aynı işletenin sorumlu olduğu maddi zararları kusursuz sorumluluğa, manevi zararları ise kusur sorumluluğuna bağlamak çelişkili ve benimsenemez bir yaklaşımdır.<sup>68</sup>

Yargıtay'ın ağırlıkta olan görüşüne göre de<sup>69</sup> manevi zararlar açısından genel kuralların uygulanması gerektiği görüşü paylaşılmıştır. Bu bağlamda KTK kapsamında olmayan manevi tazminat talepleri motorlu araçlar, Yargıtay'a göre zorunlu mali sorumluluk (trafik) sigortası kapsamında da yer almayacaktır.<sup>70</sup> Manevi tazminat taleplerinin motorlu araçlar zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamına alınmamasının sebebi, manevî zararın hesaplanmasının sigortacılık tekniği bakımından mümkün olmamasıdır<sup>71</sup> Manevî tazminat gerçek anlamda bir tazminat değildir. Manevî tazminatın işlevi, zarar görenin acı, ızdırap ve öfkesini gidermektir.

<sup>68</sup> Bolatoğlu, s. 142; Yılmaz, s. 47.

<sup>69</sup> Yargıtay 4. HD, E. 1984/ 6238, K. 1984/ 7225, T. 02.10.1984 “*Davalıların sorumluluğu 6085 sayılı Kanununun 50 ve BK 55. Maddesi gereği kusursuz sorumluluktan kaynaklanmaktadır. Olayımızda manevi tazminatın dayanağı BK 47. maddesidir. 22.06.1966 gün ve 7/7 sayılı İBK da belirtildiği gibi, adam çalıştıranın BK'nın 47. Maddesi gereğince manevi tazminatla sorumlu tutulabilmesi için, ne kendisinin ne de çalıştırdığı adamın kusuru bulunması koşul değildir. Diğer bir deyişle, maddi tazminat için kusur aranmadığı durumlarda, BK 47. Maddesi gereğince manevi tazminata hükmedilirken de kusur aranmayacaktır. Bu bakımdan araç sahiplerinin olayda kusursuz bulunması manevi tazminata hükmedilmesine engel değildir.*” <http://legalbank.net/>, E.T. 25.12.2018

<sup>70</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2008/ 3042, K. 2009/ 1272, T. 10.3.2009 “*Dava, trafik kazası nedeniyle maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Zorunlu trafik sigortası, manevi tazminatla sorumlu değildir. Manevi zararların trafik sigortası teminatı kapsamı dışında olduğu dikkate alınmaksızın davalı trafik sigortacısının da yazılı şekilde manevi tazminatla sorumlu tutulması usul ve yasaya aykırıdır.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018

<sup>71</sup> Arkan, Sabih: Yeni Karayolları Trafik Kanununun Sigorta ve Garanti Fonuna İlişkin Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme, SHD, C. I, S. 3-4, Y. 1983 s. 270; Tandoğan, Halûk: Trafik Kazalarında Mecburi Mali Mes'uliyet Sigortası Manevi Zararı da Karşılar mı? Batider, C.III, S.3, Y.1966, s. 546



Manevi tazminata hükmedilirken, objektif olarak belirlenebilir bir zarar yoktur.<sup>72</sup> Bu nedenle sigortacının bu nitelikteki tazminattan sorumlu tutulmaması isabetlidir.<sup>73</sup>

#### 1.1.2.4.6. Bir Kazadan Doğmamış Olan Zararlar

Kaza, birdenbire ve istemeyerek bir zarara yol açan olaydır.<sup>74</sup> Trafik kazaları dışında, motorlu araçların zamanla ve istemeyerek çevreye verdikleri gürültü, zararlı gaz ve sair zararlar da KTK kapsamı dışındadır.<sup>75</sup>

### 1.2. Araç İşleten Kavramı

#### 1.2.1. Genel Olarak Araç İşleten Kavramı

İşleten kavramı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Türk Hukuku'na girmiştir. 6085 sayılı eski Karayolları Trafik Kanunu'nda, önce, kullanan, sonra araç sahibi terimleri kullanılmıştır.<sup>76</sup> İşleten, Karayolları Trafik Kanunu'na göre araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya rehin alan kişidir. Fakat ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse<sup>77</sup>, bu kimse işleten sayılır şeklinde tanımlanmıştır.

Kural olarak motorlu aracın neden olduğu zarardan dolayı sorumlu kişi, aracın işletenidir. KTK işleten olmayan bazı kişileri de zarardan sorumlu tutmuştur. Bunlar; motorlu araçla ilgili bir mesleki faaliyette bulunanlar, yarış düzenleyicileri, aracı çalan ya da gasp eden kişiler ve işletenin bağlı olduğu teşebbüsün sahibidir.<sup>78</sup>

<sup>72</sup> **Yargıtay** HGK, E. 2009/ 21-484, K. 2009/ 572, T. 25.11.2009 [http:// www.tazminathukuku.com/](http://www.tazminathukuku.com/), E.T. 25.12.2018

<sup>73</sup> **Arıbal**, Erdoğan: V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, Sekizinci Bildiriyle İlgili Tartışmalar, 25-28 Nisan 1973, Ankara, s. 298.

<sup>74</sup> **Eren**, s. 673; **Bolatoğlu**, s. 150.

<sup>75</sup> **Eren**, s. 675.

<sup>76</sup> **Adal**, Erhan: Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukukî Sorumluluk, İstanbul 1963, s. 73-76; **Tandoğan**, Haluk: Kusura Dayanamayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara, 1981, s. 222-231.

<sup>77</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 2013/ 98, K. 2013/ 5419, T. 25.3.2013 ‘*Dava, trafik kazası nedeniyle yaralanmadan kaynaklanan maddi ve manevi tazminat talebine, birleşen dosyalarda ise manevi tazminat talebine ilişkindir. Trafik kaydı, işleteni kesin olarak gösteren bir karine değilse de, onun kim olduğunu belirleyen güçlü bir kanıt niteliğindedir. Ancak trafik kaydına rağmen işletenliğin başkasına geçmiş bulunduğu her zaman ispatlanabilir. Mahkemece, davalının kazaya karışan aracı kaza tarihinden önce satılması için galeriye bıraktığı ve galericiye satış vekaleti verdiği gerekçesiyle işleten sıfatı olmadığından davanın reddine karar verilmiş ise de davalı, başka bir kişinin aracını kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletenliğini ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğunu geçerli delillerle ispatlayamadığından işleten sıfatı ile sorumlu tutulmalıdır.*’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018

<sup>78</sup> **Yılmaz**, s. 49.

İşletenin kim olduğunun pratikteki önemi, zarar miktarının sigortaca karşılanamadığı (sigorta poliçesindeki tutarı aşan) kısım açısından dır. Öyle ki zarar gören, sigortadan alamadığı kısım için araç işletene başvurabilmektedir. Diğer önemli sebep, işletenin zarar gören olması halinde, sigortanın işletene bir ödeme yapmaması noktasındadır. Ayrıca işletenin belirli derecedeki yakınlarının mallarına gelen zararları sigortanın karşılamamasında da işletenin kim olduğu önem arz eder.<sup>79</sup>

Doktrinde şekli ve maddi ölçüte göre işleten kavramı belirlenmiştir. Şekli ölçüte göre; işleten, tescil belgesinde ya da sigorta poliçesinde adı yazan kişidir.<sup>80</sup> Sicilde adı yazılı kişi aracın gerçek sahibi olmayabilir. Şekli ölçüte göre işleten aracın gerçek sahibi değil, tescil belgesinde araç sahibi gözükten kişidir.<sup>81</sup>

Tescil zorunludur. Ancak tescil edilmemiş ya da tescili silinmiş ise, işleten sahiplik veya satış belgesine göre saptılır. Şekli ölçüte göre araç üzerinde başka bir kişinin fiili hakimiyetinin olması önemli değildir. Önemli olan bazı belgelerde ismi yazılı olan kişidir. Bu ölçü, işleteni en kısa zamanda ve en doğru şekilde bulmak bakımından faydalıdır.<sup>82</sup>

Maddi ölçüte göre ise; tehlike sorumluluğu ilkesi doğrultusunda araç üzerinde ekonomik yarar ve fiili egemenlik ilişkisi bulunan kişi işleten sayılır. Bu halde aracın işleteni şeklen hak sahibi olan değil, araçtan yararlanan, aracın giderlerini karşılayan ve kullanımı ve sair konularda karar veren kişidir.<sup>83</sup> Diğer bir ifadeyle aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendine ait olmak üzere, araç ve aracın işletilmesi için gerekli kişiler üzerinde fiili ve doğrudan tasarruf gücü bulunan kişidir. KTK'da da m. 3'teki şekli tanımdan başka, ilgilisi, başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi ona ait olmak üzere işlettiğini ispat ederse araç işleten o kişi sayılır. KTK'da İsviçre Hukukunda olduğu gibi maddi ölçüt benimsenmiştir. Öyle ki, kanun şekli ölçüyü kullansa da, maddi ölçüyü esas almıştır.<sup>84</sup>

Maddi ölçüye göre, araç üzerinde fiili tasarrufu bulunan ve araçtan doğan tehlikelerle aracın masraflarını üstlenen, bununla birlikte araçtan yarar sağlayan kişiye

---

<sup>79</sup> İşletenin ya da sorumlunun kim olduğu konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Özsunay**: Batider 1971, s. 88.

<sup>80</sup> **Özsunay**: Batider 1971, s. 88; **Bolatoğlu**, s.55; **Adal**: Sorumluluk, s. 80; **Çelikleş**, s. 59; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 40.

<sup>81</sup> **Yılmaz**, s. 50.

<sup>82</sup> **Adal**: Sorumluluk, s. 80; **Bolatoğlu**, s. 55;

<sup>83</sup> **Deschenaux/ Tercier**, Sorumluluk Hukuku, Ankara 1983 (Çeviren: Salim Özdemir) s.119'dan aktaran, **Yılmaz**, s. 50; **Eren**, s.680

<sup>84</sup> **Havutçu/ Gökyayla**, s. 40.

işleten denir.<sup>85</sup> Kanuna göre gerçek işleten, maddi anlamda işletendir. Yargıtay'a göre de önemli olan maddi ölçüttür.<sup>86</sup> Araç sahibi, kiracı ve diğerleri karine olarak işleten sayılır.<sup>87</sup> Bu karine, adi bir karinedir ve her zaman çürütülebilir.<sup>88</sup> Başka bir kişinin araç üzerinde ekonomik yararının ve fiili hakimiyetinin bulunduğu kanıtlanırsa, bu kişi işleten olarak zarardan sorumlu tutulur.<sup>89</sup>

## 1.2.2. KTK'ya Göre Araç İşletenler

### 1.2.2.1. Gerçek İşleten

KTK'ya göre gerçek işleten, maddi anlamda işletendir. Gerçek ya da maddi anlamda işleten sayılmanın koşulu, aracın kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletilmesi ve araç üzerinde fiili tasarrufta bulunulması koşullarının birlikte gerçekleşmesidir.<sup>90</sup>

Zarar gören kişi isterse doğrudan gerçek işletene karşı dava açabilir; ne var ki davanın işleten sayılanlar dışında bir kişiye açılması halinde, davalının gerçek işleten olduğunu ispatlamak, karinenin aksini iddia eden zarar görene aittir. Mesela zarar gören kişi, aynı zamanda karine olarak da işleten sayılırsa, gerçek işletene yönelteceği davada, o kişinin gerçek işleten olduğunu zarar görenin ispat etmesi gereklidir. Bir kişinin gerçek işleten olarak kabul edilmesi için, gerçek işletenin unsurlarının yani aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olarak işletmek ve araç üzerindeki fiili tasarruf yetkisinin bir arada olması gereklidir.<sup>91</sup>

Kendi hesabına ve tehlikesinin kendisine ait olma (ekonomik ilişki) unsuru, kendi içerisinde araçtan yararlanmayı ve giderlerine katlanmayı içerir. Araçtan yararlanmaktan kasıt<sup>92</sup> aracın trafikte dolaşmasında bir menfaatin olması demektir. Bu menfaat, maddi veya manevi nitelikte olabilir. Aracın kullanılmasının hoş gitmesi de bir yararlanmadır.<sup>93</sup>

---

<sup>85</sup> **Tandoğan:** Sorumluluk, s. 225; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop,** s. 529-530

<sup>86</sup> **Yargıtay** Hukuk Genel Kurulu, E. 2004/10-165, K. 2004/171, T. 24.3.2004 [http:// www.kazanci.com/](http://www.kazanci.com/), E.T. 25.12.2018.

<sup>87</sup> **Eren,** s. 680; **Bolatoğlu,** s. 65; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop,** s. 532; **Karahasan,** s.750; **Nomer,** s. 48; **Aşçıoğlu,** s. 10.

<sup>88</sup> **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop,** s. 532.

<sup>89</sup> **Yılmaz,** s. 52.

<sup>90</sup> **Yılmaz,** s. 61.

<sup>91</sup> **Yılmaz,** s. 62.

<sup>92</sup> **Bolatoğlu,** s. 62; **Eren,** s. 680.

<sup>93</sup> **Nomer,** s. 49.

Giderlere katlanmak ise, aracın işletme, bakım, donanım ve gözetim giderlerini karşılamaktır. Yıkama yağlama masrafları gibi. Tehlikesi kendisine ait olmak ile kanunun kastettiği şey, tehlike sorumluluğu değil, aracın bozulması veya parçalanması gibi bir zarardır.<sup>94</sup> Araçtan yararlanan ve aracın giderlerini karşılayan kişinin, araç üzerinde fiili tasarrufu da bulunmakla birlikte somut olayda işletenin kim olduğunu ekonomik ilişki belirlemektedir.

Fiili tasarruf (egemenlik) unsuru ise, araç ile ilgili kullanım, bakım, gözetim ve sair konularda karar vermeye yetkili kişiyi ifade eder.<sup>95</sup> İşleten sıfatı aracın işletmeye elverişli olmasından ve işletme güvenliğinden sorumlu olmayı gerektirir; zira bir zararın doğmaması için gerekli önlemleri alacak kişi işletendir.

Gerçek işleten unsurlarının bir arada bulunması gereklidir.<sup>96</sup> Bunlardan sadece birinin olması yeterli değildir.<sup>97</sup> Bu unsurlardan sadece birine ya da ağırlıklı olarak birine önem verilerek gerçek işletenin belirlenmesi halinde, işleten karinesi de hiçbir anlam ifade etmeyecektir.<sup>98</sup> Bu bağlamda, gerçek işletenin kim olduğunun ispatında esasen iki unsurun da birlikte ortaya konulması gerekir. Örneğin arkadaşı ile uzun süreli seyahate çıkan bir yolcu, aracın tüm giderlerine ortak olarak katılıp da bakım ve güvenliğine karışmıyorsa, bu kişi işleten olamamaktadır.<sup>99</sup>

İşleten sıfatına bu sıfatın kazanıldığı an açısından bakıldığında; zarardan kaza anında aracın işleteni olan kişi sorumludur. Kazadan önce ya da sonra kimin işleten olduğunun bir önemi yoktur.<sup>100</sup>

İşleten ile araç ilişkisi açısından; tescil belgesinde araç sahibi olan ya da aracın gerçek sahibi olan kişi, işleten olmayabilir. İşletenin araca zilyet olmadığı bir durum pek düşünülemese de her zilyet işleten değildir.<sup>101</sup>

Birlikte işletenler açısından; müteselsil sorumluluk kapsamında bu kişiler araç kimin adına kayıtlı olursa olsun birlikte sorumludurlar.<sup>102</sup> Mesela mirasçılar ya da satın aldıkları aracı sırayla kullanan iki arkadaş müteselsil sorumludurlar.

<sup>94</sup> Eren, s. 680; Aşçıoğlu, s. 17.

<sup>95</sup> Bolatoğlu, s. 61; Yılmaz, s. 63; Havutçu/ Gökyayla, s. 40.

<sup>96</sup> Bolatoğlu, s. 61; Eren, s. 646; Yılmaz, s. 64.

<sup>97</sup> Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, E. 2008/10-273, K. 2008/275, T. 26.3.2008 ‘‘2918 sayılı Kanun kapsamında şekli ölçüye göre işleten, satışa esas olan tescil belgesinde (m.19), aracın teknik muayene ve trafiğe çıkmasının temelini oluşturan trafik belgesinde (m.21), sigorta poliçesi (m.9) ve vergi kaydında adı yazılı olan kişidir. Maddi ölçüde ise araçtan ekonomik olarak yararlanmak ve araç üzerinde fiili hakimiyet esastır.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>98</sup> Yılmaz, s. 64; Karşı yönde Nomer, 49; Aşçıoğlu, s. 19.

<sup>99</sup> Özsunay: Batider 1971, s. 95.

<sup>100</sup> Eren, s. 683.

<sup>101</sup> Özsunay: Batider 1971, s. 98.

Fiil ehliyeti (hukuki sorumluluk) açısından; fiil ehliyetinin KTK açısından işleten kavramının bir unsuru olmaması sebebiyle ergin olmayan veya ayırtım gücüne sahip olmayan bir kişi de işleten olabilir.<sup>103</sup>

İşleten sıfatının geçtiği an açısından; başka bir kişinin araç üzerinde ekonomik ilişki ve fiili hakimiyet kurmasıyla işleten sıfatı değişir.<sup>104</sup> Satılan bir aracın teslimi ile (satış geçerli olmasa da ya da tescil işleme gerçekleşmese dahi teslimden sonraki bir kazadan dolayı) zarardan alıcı sorumlu olmaktadır.<sup>105</sup>

Gerçek işletenleri araç sahibi olan ve araç sahibi dışındaki gerçek işletenler olarak ikiye ayırabiliriz.<sup>106</sup>

### 1.2.2.1.1. Motorlu Araç Sahibi İşletenler

Kural olarak araç sahibi KTK m. 3'e göre<sup>107</sup> araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş ya da sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir. Motorlu araç sahipleri, yetkili kuruluşa araçlarını tescil ettirmek ve tescil belgesinin almak zorundadırlar.

Trafik sicili kurucu değil,<sup>108</sup> açıklayıcı niteliktedir.<sup>109</sup> Tescili ilk kez yapılacak araçların sahipleri, satın alma veya gümrükten çekme tarihinden başlayarak üç ay içinde tescil için başvuru yapmak zorundadırlar. KTK m. 20'ye göre tescil edilmiş araçların her türlü devir satış ve sair işlemleri noterce yapılması zorunludur, aksi takdirde geçersizdir.<sup>110</sup>

---

<sup>102</sup> **Özsunay**; Batider 1971, s. 97; **Aşçıoğlu**, s. 16.

<sup>103</sup> **Yılmaz**, s. 66.

<sup>104</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 14197, K. 2015/ 841, T. 22.1.2015 “*Davalı cevap dilekçesi ile kazaya karışan aracı kazadan 6 ay önce F. D.'ye sattığını savunarak, davanın reddini istemiştir. Kazaya karışan araç, trafik sicilinde davalı adına kayıtlıdır. Noter tarafından yapılmayan her türlü araç satış ve devrinin geçersiz olduğu düzenlenmiştir. Trafik kayıtları kural olarak işletenliğe karine teşkil etmektedir. Trafik kaydına rağmen işletenliğin el değiştirdiği ve karine aksinin yasal ve inandırıcı delillerle ispatlanması gerekir.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>105</sup> **Yılmaz**, s. 66.

<sup>106</sup> **Eren**, s. 681; **Bolatoğlu**, s. 64; **Aşçıoğlu**, s. 10; **Karahasan**, s. 748; **Kılıçoğlu**, s. 359; **Antalya**, s. 654; Karşı yönde **Yılmaz**, s. 52. Yılmaz'a göre karine olarak işleten sayılanlar, gerçek işleten olmayabilir.

<sup>107</sup> KTK m. 3 “*Araç sahibi: Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir.*”

<sup>108</sup> **Yargıtay** Hukuk Genel Kurulu, E. 2002/ 4-608, K. 2002/ 643, T. 25.9.2002, <http://www.hukuki.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>109</sup> **Bolatoğlu**, s. 57; **Çelikleş**, s. 60; **Gürsoy**, K. Tahir: Motorlu Taşıtlı Araçlarının Sebep Oldukları Zararlardan Sorumluluk ve Trafik Kanunumuzun Aksak Yönleri, Türk Hukuk Kongresine Sunulan Tebliğler, Ankara 1972, s. 19; **Havutçu/ Gökayla**, s. 42

<sup>110</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2011/ 9864, K. 2011/ 10092, T. 31.10.2011 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

Buna göre trafik sicilinde ve tescil belgesinde araç sahibi olarak ismi yazılı kişi, çoğunlukla aracın gerçek sahibidir; fakat motorlu araç üzerinde mülkiyet hakkının kazanılmasında trafik siciline tescil geçerlilik koşulu değildir.<sup>111</sup>

Aracın mülkiyeti, sicildeki kayda karşın başka bir kişiye ait olabilir<sup>112</sup>; zira devir ve zilyetliğin teslimi ile mülkiyet kazanılmaktadır.<sup>113</sup> KTK uyarınca, zarar gören, aracın gerçek sahibini araştırmak zorunda değildir.<sup>114</sup> Bu tehlike sorumluluğunun sonucudur.<sup>115</sup> İşletenin başka kimse olduğunu ispat külfeti, işleten sayılan kişiye, diğer bir ifadeyle sicilde araç sahibi görünen kişiye yüklenmiştir.<sup>116</sup> Bunu kanıtlarsa, davanın gerçek işletene yöneltilmesi gerekir. Ancak, araç sahibi, davanın açılmasına kendisi neden olmuşsa, mesela satış işlemi noterce yapılmamışsa, yargılama giderlerinden sorumlu tutulur.

### 1.2.2.1.2. Motorlu Araç Sahibi Dışındaki İşletenler

#### 1.2.2.1.2.1. Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Aracı Alan Kişi

Mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satış, satılan bir eşyanın, alıcıya teslim edilmesine karşın, mülkiyetin satıcıda kalmasını sağlayan bir sözleşmedir. Diğer bir ifadeyle, bir satış sözleşmesi dolayısıyla alıcıya teslim ettiği mal üzerinde, bir şartın gerçekleşmesine kadar satıcının mülkiyetinin devam etmesi hususunda tarafların anlaşmasıdır.<sup>117</sup> Mülkiyetin saklı tutulması kaydıyla satışlarda satıcı, malın bedeli tamamen kendisine ödeninceye kadar, satılanı alıcıya verip teslim etmiş olmasına karşın, mülkiyetini kendisinde alıkoyabilmektedir. Böylelikle, mülkiyetin nakli, genel

<sup>111</sup> Nomer, s.51; Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop, s.531

<sup>112</sup> Yargıtay 4. HD, E. 2012/ 1420, K. 2012/ 2767, T. 23.2.2012 “Araç maliki olarak husumet yöneltilen davalının zararlandırıcı eyleme neden olan taşıtı 19.12.2003 gününde noterde düzenlenen sözleşme ile dava dışı başka bir şahsa sattığı diğer davalıların ibraz ettiği belgelerden bu devir anlaşılmıştır. Zararlandırıcı eylem 16.08.2004 gününde meydana gelmiştir. 2918 Sayılı Kanun 20/d M. hükmü gereği noterlerce gerçekleştirilen devir işlemleri araç mülkiyetinin geçirilmesi için yeterlidir. Aracı noter satışı ile devralan adına tescil işlemi yaptırmamış olsa dahi aracın maliki olur. Somut olayda araç maliki olmayan ve başka bir nedenle de işleten olduğu kanıtlanamayan davalının zarardan sorumlu tutulmuş olması hatalıdır.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>113</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2004/ 885, K. 2004/9636, T. 11.10.2004, <http://www.hukukturk.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>114</sup> Yargıtay 4. HD, E. 2000/5173, K. 2000/8153, T. 2.10.2000 “Olağan olanı, davanın trafik kaydında adı yazılı kişiye yöneltilmesidir. Somut olayda da davacı trafik kaydına dayanarak bu davayı davalı aleyhine açmış ve onun işleten olmadığı davalının ileri sürdüğü kanıtlarla doğrulanmıştır. Bu nedenle davanın açılmasında davalının bir kusuru bulunmadığından davanın husumet nedeniyle reddi üzerine davalı yararına yargılama giderleri ve bu arada avukatlık ücretine hükmedilemez.” <http://www.turkhukuk sitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>115</sup> Yılmaz, s.55.

<sup>116</sup> Doğanay, İsmail: Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Araç Sahibi ile İşleten Kişi Kimlerdir?, Yak. Der., S. 77, Y. 1999, s. 69; Havutçu/ Gökyayla, s. 42; Karahasan, s. 750; Kılıçoğlu: Batider, s. 8.

<sup>117</sup> Havutçu/ Gökyayla, s. 42.

kuraldan farklı olarak zilyetliğin geçirilmesine değil, satış bedelinin tamamen satıcıya ödenmiş olması koşuluna bağlanmış olmaktadır.<sup>118</sup>

Bu sözleşmenin noterde düzenleme yoluyla yapılması gerekir. Motorlu taşıtların her türlü devir satış işlemlerinin noterde yapılması zorunludur. Yetkili noter alıcının yerleşim yerindeki noterdir. Noterce tutulan özel sicile tescil, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış sözleşmesinin bir geçerlilik koşuludur. Trafik siciline veya tescil belgesine kayıt yapılmaması, sözleşmenin geçerliliğini etkilemez.<sup>119</sup>

Mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta satılan aracın alıcıya teslimi ile satıcının araç üzerindeki hakimiyeti sona erer. Diğer bir ifadeyle alıcı olan, kural olarak aracın gerçek işletenidir. Bu durumda araç sahibi değil, alıcı sıfatı ile sicilde kayıtlı bulunan kişi işleten sayılmıştır. Bir başkasının gerçek işleten olduğu iddiasının ispatı, her türlü delille mümkündür.<sup>120</sup>

#### 1.2.2.1.2.2. Aracın Uzun Süreli Kiracısı

Kira sözleşmeleri, bir şeyi kullanma veya bir şeyden yararlanma hakkının devri borcunu içeren sözleşmelerdir.<sup>121</sup> Kira sözleşmesi, aracın kısa veya uzun süreli kiralanması açısından önem kazanmaktadır. Zira kısa süreli kiralamalarda, işleten sıfatı değişmemekte, uzun süreli kiralamalarda ise araç üzerindeki fiili tasarruf ve ekonomik yarar unsurları kiracıya geçmektedir. Başka bir anlatımla, uzun süreli kiralama, belirli bir süreden ziyade fiili tasarruf ve ekonomik yararın birlikte kiracıda toplanmasıdır.<sup>122</sup>

KTK'da uzun veya kısa sürenin tanımı yapılmamıştır. KTK m. 3'te uzun süreli kiracı işleten sayılmaktadır. Doktrinde ise bu husus tartışmalıdır. Doktrinde baskın olan bir görüşe göre üç gün ya da daha uzun süreli kira sözleşmeleri uzun süreli sayılmaktadır.<sup>123</sup> Eski TBK. m. 262 göz önünde tutulduğu takdirde, üç günden fazla müddetli kiralar, uzun süreli kira sayılabilir.<sup>124</sup>

<sup>118</sup> TMK. m. 764/I "Başkasına devredilen bir malın mülkiyetinin saklı tutulması kaydı, ancak resmî şekilde yapılacak sözleşmenin devralanın yerleşim yeri noterliğinde özel siciline kaydedilmesiyle geçerli olur."

<sup>119</sup> **Yargıtay** 3. HD, E. 1991/ 6155, K. 1992/4917, T.9.3.1992 <http://www.turkhukuksitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>120</sup> **Bolatoğlu**, s.72; **Kılıçoğlu**: Batider, s. 9.

<sup>121</sup> **Bolatoğlu**, s. 72.

<sup>122</sup> **Aşçıoğlu**, s. 14; **Nomer**, s. 53.

<sup>123</sup> **Eren**, s. 682; **Karahasan**, s. 753; **Antalya**, s.655; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 45; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 532.

<sup>124</sup> **Eren**, Fikret: Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt XXXIX, Sayı 1-4, Y. 1982 – 1987, s. 179.

Yargıtay'ın da kabul ettiği<sup>125</sup> diğer bir görüşe göre ise, belli bir gün ile sınırlandırmadan somut olayın özelliğine göre değerlendirme yapılması gerektiği ve yukarıdaki iki unsurun gerçekleşmesi gerektiğidir.<sup>126</sup> Somut olayda tartışılması gereken ya da araştırılması gereken, kiracının gerçek işleyen olup olmadığı değil, “fiili tasarruf ve ekonomik yarar” unsurlarının gerçekleşmesidir.<sup>127</sup>

Uzun süreli kira sözleşmelerinde kiracı kişi işleyen sayılmakta ise de davalar çoğunlukla aracın sahibi kiralayana açılmaktadır. Bu durumda kiralayan, işleyen sıfatının kendisinde olmadığını ispatlayarak sorumluluktan kendisini kurtarabilir. Ancak trafik sigortası bu durumda zarar görenin tazminatını yine de ödemek zorundadır; zira sigorta aracın üçüncü kişilere verdiği zararı karşılamak amaçlıdır. İşleyen sıfatının değişmesinin bu noktada önemi yoktur. Uzun süreye rağmen kiracı gerçek işleyen olmayabilir de; mesela aracın bakım ve güvenlik külfetlerini kiralayan üstlenmişse kiracı işleyen olmaz.<sup>128</sup>

### 1.2.2.1.2.3. Aracı Uzun Süreli Ödünç Alan

Ariyet (kullanım ödünç) sözleşmesi, ödünç verenin bir şeyin karşılıksız olarak kullanılmasını ödünç alana bırakmayı ve ödünç alanın da o şeyi kullandıktan sonra geri vermeyi üstlendiği sözleşmedir.<sup>129</sup> Kullanım ödünç (ariyet) sebebiyle aracın alınmasında alan kişi karşı tarafa herhangi bir karşılık vermemektedir ki kullanım ödünç sözleşmesini kira sözleşmesinden ayıran özellik de budur. Aracın uzun süreli ariyet verilmesi durumunda da kira sözleşmesinde olduğu gibi ödünç alan işleyen sayılır.

<sup>125</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 4578, K. 2014/ 6918, T. 2.5.2014 “Üzerindeki fiili hakimiyetin kalmaması ve ekonomik yönden yararlanma olanağının kalktığı durumlarda, o aracı kaza sırasında fiili hakimiyeti altında bulunduran ve ondan iktisaden yararlanan kimse, işleyen sıfatıyla meydana gelen zarardan sorumludur.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>126</sup> **Aşçıoğlu**, Çetin: 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Getirdiği Sorunlar, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, 14-15 Nisan 1989 Ankara, s. 192.

<sup>127</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 2004/15668, K. 2005/12100, T. 14.11.2005 “Aracın kayıt maliki ile davalı Şahinler Mensucat Sanayi ve Ticaret AŞ arasında yapılmış olan 1.1.2002 - 31.12.2002 dönemine ilişkin sözleşme hükümleri incelendiğinde, aracın münhasıran davalı Şahinler Mensucat Sanayi ve Ticaret AŞ'ne hizmet vereceği şekilde hükümler içerdiği; araç, araç maliki ve sürücü üzerinde bu şirkete mutlak bir hakimiyet ve tasarruf imkanı sağladığı görülmektedir. Sözleşme süresinin uzunluğu ve içerdiği bu hükümler uyarınca davalı Şahinler Mensucat Sanayi ve Ticaret AŞ'nin 2918 sayılı yasanın 3. maddesinde tarif edilen "aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunan" kişi durumunda olduğu anlaşılmaktadır.” <http://www.tazminat hukuku.com/>, E.T. 06.10.2015,

Aynı yönde **Yargıtay** 4.HD, E.1998/1950, K.1998/6115, T.16.06.1988. <http://www.tazminat hukuku.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>128</sup> **Aşçıoğlu**, s. 13.

<sup>129</sup> TBK m. 379. “Kullanım ödünç sözleşmesi, ödünç verenin bir şeyin karşılıksız olarak kullanılmasını ödünç alana bırakmayı ve ödünç alanın da o şeyi kullandıktan sonra geri vermeyi üstlendiği sözleşmedir.”



Somut olayın özelliğine göre ödünç alan, aracın bakım ve güvenliğinden sorumluysa, ödünç uzun sürelidir.

Aracın uzun süreli ödünç verildiği savunmasına kuşkuyla yaklaşmak gerekir. Özellikle aracın gerçek işletenin, sorumluluktan kurtulmak maksadıyla danışıklı olarak aracı yakınına veya arkadaşına uzun süreli ödünç verdiğini ileri sürmesi neticesinde bu durumun dikkatlice araştırılması gerekmektedir.<sup>130</sup>

#### 1.2.2.1.2.4. Aracı Uzun Süreli Rehin Alan

Rehin, bir alacak hakkının güvencesidir. Taşınır rehni, bir alacağı teminat altına almak için bir taşınır eşya, hak veya alacak üzerinde tesis edilen bir yük olup, rehinli alacaklıya borcun yerine getirilmemesi halinde teminat konusunu paraya çevirterek alacağını tahsil etmek yetkisini verir.<sup>131</sup>

Motorlu araçlar da taşınır bir eşya olması sebebiyle diğer taşınır eşyalar gibi rehne konu olabilmesi mümkündür. Taşınır bir eşya olan motorlu araç için rehin hakkı, diğer taşınır mallar gibi teslim koşuluna bağlı kılınmıştır.<sup>132</sup> Diğer bir deyişle, araç rehin verenin elinde olduğu sürece rehin hakkı doğmaz. Bununla birlikte rehin alan kişinin aracın giderlerini de üstlenmesi gerekir. Aksi takdirde, rehin alan kişi işleten olarak kabul edilmemelidir. Rehin için tescilin zorunlu olduğu hallerde sicile yazılmak suretiyle de rehin kurulabilir. Rehin alanın işleten sayılması için, aracın kendine rehin kurma amacıyla teslim edilmiş olması yeterlidir.<sup>133</sup>

Rehinin kurulmasıyla birlikte, rehin verenin araç üzerindeki fiili hakimiyeti sona erebilir. Hakimiyet rehin alana geçebilir. Bu nedenle rehin veren araç sahibi ya da bir başka kişi değil, aracı elinde bulunduran rehin alan işleten sayılmıştır.<sup>134</sup> Bir aracı kural olarak sadece tasarruf yetkisine sahip olan kişi rehnedebilir. Araç sahibi, genellikle bu tasarruf yetkisine sahiptir. Mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satışta alıcının, kira sözleşmesinde ise kiracının böyle bir tasarruf yetkisi yoktur. Aracı elinde bulunduran

<sup>130</sup> Kılıçoğlu: Batider, s. 10; Aşçıoğlu, s.26; Bolatoğlu, s. 74; Havutçu/ Gökyayla, s. 45

<sup>131</sup> Oğuzman, Kemal M./ Seliçi, Özer: Eşya Hukuku, İstanbul, 1997, s. 755.

<sup>132</sup> TMK m. 939/I “Kanunda öngörülen ayırık durumlar dışında taşınırlar, ancak zilyetliğin alacaklıya devri suretiyle rehnedilebilir.”

<sup>133</sup> TMK m. 939/III “Taşınır, fiilen yalnız rehnedenin hâkimiyetinde kaldığı sürece rehin hakkı doğmaz.”

<sup>134</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2003/ 14390, K. 2004/ 9080, T. 30.9.2004 “Trafik Kanununun 3. maddesine göre işleten, araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya uzun süreli kiralama, ariyet, veya rehin 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.” <http://www.turkhukuk sitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

alıcı ya da kiracı, aracı rehin verirse, rehin, rehin alanın iyiniyetli olması koşuluyla geçerlidir. Bu halde alıcı ya da kiracı değil, rehin alan işleten sayılır.<sup>135</sup>

Genel olarak rehin alan rehinli aracı kullanamaz; ne var ki rehin verenin onayı ile ya da onayı olmadan rehin alan, aracı kullanırsa doğacak zarardan işleten sayıldığı için rehin alan sorumludur. Rehlin verilen bir araç kazaya neden olursa, rehin ilişkisini bilmeyen zarar gören haliyle rehin alana karşı dava açamaz. Dava, tescil belgesinde araç sahibi olana karşı açılacaktır. Araç sahibi aracın rehin verildiğini ispatlarsa dava bu kez rehin alana yöneltilecektir. Aracın rehin verildiğini bilmeyen zarar gören, yargılama giderlerinden sorumlu tutulamaz. Rehlin alan, bir başka kişinin gerçek işleten olduğunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Diğer bir ifadeyle, rehin alan, bir başka kişinin bakım ve gözetim külfetini üstlendiğini ve o kişinin araçtan yararlandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.<sup>136</sup>

Bir uyuşmazlıkta, danışıklı (muvazaalı) olarak rehin alandan alacağın alınmasını zorlaştırmak için yapılan bir savunmada, zarar gören açısından rehin sözleşmesinin tarafları arasındaki gerçek ilişki araştırılmalıdır.<sup>137</sup>

### **1.2.2.2. İşleten Gibi Sorumlu Olanlar**

İşleten gibi sorumlu olanlar, işleten olan kişiden başka, bu sığfata sahip olmasalar da doğan zarardan sorumlu kişilerdir. Burada kastedilen zarar, işleten gibi sorumlu olanların uğradığı değil, üçüncü kişilerin uğradığı zarardır. Bu işletenler, motorlu araçla ilgili bir mesleği yürütenler, yarış düzenleyicileri, motorlu aracı çalan ya da gasp eden kişiler, motorlu aracın bağılı olduğu girişim sahipleridir.<sup>138</sup>

#### **1.2.2.2.1. Motorlu Araçla İlgili Bir Mesleği Yürütenler**

Günümüzde motorlu araçla ilgili mesleği bir mesleği icra edenler çok fazladır. Mesela otopark işleticisi, galericiler, kaportacılar, lastikçiler buna örnektir.<sup>139</sup> Bu kişilerin sorumluluğu için iki şartın gerçekleşmesi gerekir:

---

<sup>135</sup> Yılmaz, s. 59.

<sup>136</sup> Yılmaz, s. 60.

<sup>137</sup> Bolatoğlu, s.76.

<sup>138</sup> Yılmaz, s. 67.

<sup>139</sup> Yargıtay 4. HD, E. 2002/ 10352, K. 2003/ 318, T.16.1.2003 ‘‘Davalı kayıt maliki G. K. yargılama aşamasında aracının patlayan lastiğinin onarımı için lastik tamircisine bırakıldığını belirttiğine ve tamirci tarafından arabanın kullanıldığı sırada kazanın olduğu anlaşıldığına göre 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 104. maddesi uyarınca bir inceleme yapılmaması ve kararda irdelenip

- **Motorlu Araçla İlgili Mesleği Yürüten Girişimci**

KTK m. 104, bir girişim varlığını öngörmektedir. Bu anlamda, emek sermaye ve yönetim unsurlarının bir araya gelmesi gerekir. Girişim, işletme kavramına göre daha dar kapsamlıdır. Düzensiz, yeterince örgütlenmemiş veya sürekli olmayan işyerleri girişim sayılmazlar. Mesela yol kenarında bir kulübedeki lastik değiştiricisi buna örnektir.<sup>140</sup>

- **Aracın Belirli Bir Amaçla Girişimciye Bırakılması ve Fiili Tasarruf Yetkisinin Girişimciye Geçmesi**

Aracın, gözetim, bakım, onarım ve buna benzer bir amaç için bırakılmış olması gereklidir. Bu bağlamda önemli olan, aracın işletenin yararına bırakılmış olmasıdır. Aksi takdirde meslek sahibinin yararına bırakılması halinde bu durum KTK m. 104 kapsamında değildir.

Motorlu araçlarla ilgili bir mesleği yürütenlerin sorumluluğunun diğer şartı aracın meslek sahibi (girişimciye) ya da onun yardımcısına teslim edilmesi ve işletenin araç üzerindeki fiili tasarrufunun sona ermesi gereklidir. Girişim sahibinin işleten olarak sorumlu tutulması için araç üzerindeki gözetim ve denetim hakimiyetinin mutlak surette girişimciye geçmesi gerekir.<sup>141</sup> Mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahiplerinin sorumlu tutulmalarının en önemli sebebi, araç üzerinde fiili hakimiyet sahibi olmalarıdır.<sup>142</sup>

Bir uyuşmazlıkta doğan zararın, aracın, işletenin hakimiyetindeyken doğması halinde işletenin aracın girişimcinin yanlış muamelesi sonucu zararın doğduğunu belirterek sorumluluktan kurtulması düşünülemez. Zira önemli olan zararın, aracın işletenin hakimiyetindeyken doğup doğmadığıdır.<sup>143</sup> İşleten sadece kendi tasarrufundayken olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. İşletene teslim edilen aracın neden olduğu zararda ise, tasarruf yetkisi işletene geçtiği için işletenin sorumluluğu yeniden başlar. Bu bakımdan mesela aracın işleten tarafından teslim

---

*tartışılmaması usul ve yasaya aykırı olup bozmayı gerektirmiştir.*” <http://www.kuralder.org/>, E.T. 25.12.2018.

**Yargıtay** 11. HD, E. 1999/ 6590, K. 1999/ 8176 T. 21.10.1999, <http://www.kuralder.org/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>140</sup> **Yılmaz**, s. 69.

<sup>141</sup> **Aşçıoğlu**, s. 29.

<sup>142</sup> **Bolatoğlu**, s. 81; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 106.

<sup>143</sup> **Bernasconi**, s.91’den aktaran **Yılmaz**, s.70.

alınmasından sonra meydana gelen bir kazada, kazanın aracın yanlış onarımı, yanlış parça ya da eksik kusurlu işçilik gibi bir nedenle girişim sahibinin davranışından kaynaklanması işletenin sorumluluğunu kaldırmaz.<sup>144</sup>

Girişim sahibi olanlar, kendilerine bırakılan aracın neden olduğu zararlardan dolayı, işleten gibi sorumludur. Aracın bırakılmasından anlaşılması gereken, aracın zilyetliğinin devredilmesidir.<sup>145</sup> Fakat kısa süreli bakım, gözetim ve tamirlerde işletenin sorumluluğu devam eder.<sup>146</sup>

Zarar gören, işleten olsa dahi girişim sahibi sorumludur. Örneğin aracının onarımı için girişim sahibine bırakılan aracın işlemleri tamamlandıktan sonra denemesi esnasında işleten yaralanırsa, tasarruf yetkisinin halen girişim sahibinde olması nedeniyle işlete verilen zarardan girişim sahibi sorumludur.<sup>147</sup> Bu sorumlulukları için girişim sahipleri de ayrıca sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır. Önemle belirtelim ki gerçek işleten, burada işleten özelliğini korumakta ve fakat doğan zarardan sorumlu tutulmamaktadır.<sup>148</sup> İşletenin sorumlu olmadığı bir durumda da, onun sigortacının sorumluluğu da doğmaz.<sup>149</sup>

#### 1.2.2.2.2. Yarış Düzenleyicileri

Motorlu araç yarışlarında yoldan yararlananlar ya da çevrede oturanlar için oluşan tehlikenin giderilmesi açısından karayolunda ya da dışında, izinli ya da izinsiz yarışlarda yarış düzenleyicileri KTK m. 85 kapsamında sorumludurlar.

İzin alınmadan yarış yapılması yasak olmakla birlikte, bu şekilde yapılan yarışlarda yarış düzenleyicisi ile birlikte işleten de sorumludur.<sup>150</sup>

<sup>144</sup> Yılmaz, s. 70.

<sup>145</sup> Havutçu/ Gökyayla, s. 106; Tekinay/ Akman/ Burcuoglu/ Altop, s. 534.

<sup>146</sup> Yargıtay 4. HD, E. 1988/ 7742, K. 1989/ 1055, T. 09.02.1989 “Olayımızda, davacıya ait aracın oğlu tarafından akücüye bırakıldığı ve aynı gün tamir işlemi yapıldıktan sonra ve davacının oğlu da oradayken tamircinin çırağı tarafından kontrol ve deneme için trafiğe çıkarıldığı ve kazanın bu sırada gerçekleştiği yolunda bir uyumsuzluk bulunmamaktadır. Olayın bu gerçekleşme biçimi karşısında araç üzerindeki eylemler hâkimiyetin farazi işlete geçtiğinin kabulü mümkün değildir. Çünkü akü tamir ve kontrol işi genelde kısa sürede yapılacak işlerdendir. Kaldı ki davacının eylemlerinden sorumlu olduğu kişi olan oğlunun olay sırasında aracın başında olduğu da anlaşılmaktadır. O halde KTK'nın 104. maddesinde açıklanan farazi işleten kavramının olayımızda gerçekleşmesi söz konusu değildir. Bu nedenle mahkemenin kazaya neden olan motorlu aracın sahibi gerçek işleteni sorumlu tutması sonuçta doğru olmuştur.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>147</sup> Yılmaz, s. 70.

<sup>148</sup> Çeliktaş, s. 76; Havutçu/ Gökyayla, s. 106; Nomer, 57.

<sup>149</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2004/ 5894, K. 2005/ 2995, T. 29.03.2005 <https://emsal.yargitay.gov.tr>, E.T. 25.12.2018.

<sup>150</sup> Bolatoğlu, s. 80.

İzin alınan yarışlarda ise işletenin sorumlu olduğunu doktrinde savunan yazarlar vardır. Bu görüşü savunan yazarlara göre, işleten izin alınan yarışlarda da motorlu aracın neden olduğu zarardan sorumludur. Bu düşünceyi savunanlara göre, aksi kanunda belirtilmedikçe işleten sorumlu tutulmalıdır. Mesela motorlu araçlarla ilgili mesleki etkinlikte bulunanların sorumluluğunu düzenleyen KTK m. 104'te, işletenin sorumlu olmadığı açıkça öngörülmüştür. Böyle bir kurala KTK m. 105'te yer verilmediği için işleten de sorumludur.<sup>151</sup>

İkinci görüş, izin alınan yarışlarda meydana gelen zararlardan işleten sorumlu olmayıp sadece yarış düzenleyicinin sorumlu olduğunu benimsemektedir.<sup>152</sup>

Bu ikinci görüşü savunanlara göre kaynak kanun olan İsviçre KTK'da da işleten yerine, yarış düzenleyicilerinin sorumlu olduğu açık bir şekilde yazmaktadır. Keza tehlike sorumluluğundaki asıl amacın zarar göreni korumak olduğu, bu nedenle zorunlu sorumluluk sigortasının yapıldığını, KTK ile motorlu araç yarışlarındaki zararların sigorta kapsamında bırakılmış olması nedeniyle, işletenin sorumluluğuna gidilemez. İzin alınarak düzenlenen yarışlarda, işletenin sorumlu tutulmaması, doğru bir çözüm gibi görünmektedir.<sup>153</sup>

Yarış düzenleyiciler, her türlü zarardan değil, sadece yarışa katılan araçların sebep oldukları zararlardan işleten gibi sorumludurlar.<sup>154</sup> Bununla birlikte, yarışla ilgisi olmayan mesela tribün çökmesi, gibi bir durumda, sorumluluk genel hükümlere tâbidir. Yine, yarış düzenleyiciler, yarıştan önce veya sonra meydana gelen zararlardan da sorumlu değildir.<sup>155</sup>

KTK m. 105/III uyarınca zorunlu trafik sigortası yerine geçmek üzere, yarış düzenleyicileri, kendilerinin, yarışa katılanların ve yardımcı kişilerin, üçüncü kişilerle karşı sorumlulukları için sigorta yaptırmak zorundadırlar.<sup>156</sup>

Yarış düzenleyicilerin motorlu araçlar zorunlu sorumluluk sigortası yaptırmalarıyla, yarışta doğacak zararlar gerçek işletenin motorlu araçlar zorunlu sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalacaktır. Yarışın izinsiz yapılması ya da bu (yarış) sigortasının yapılmaması halinde, aracın trafik sigortası, zararı karşılamakla

---

<sup>151</sup> Oğuzman / Öz, s.205; Nomer, s.59; Aşçıoğlu, s. 31.

<sup>152</sup> Bolatoğlu, s. 80; Yılmaz, s. 74.

<sup>153</sup> Yılmaz, s. 72.

<sup>154</sup> Çeliktaş, s. 80; Havutçu/ Gökyayla, s. 114.

<sup>155</sup> Bolatoğlu, s. 80.

<sup>156</sup> KTK m. 92/d uyarınca zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalan hususlar; "Bu Kanunun 105 inci maddesinin üçüncü fıkrasına göre zorunlu mali sorumluluk sigortasının teminatı altında yapılacak motorlu araç yarışlarındaki veya yarış denemelerindeki kazalardan doğan talepler."

yükümlüdür. Bu durumda sigortacı, yarış için özel sigorta yaptırmayan kişilere rücu edebilecektir.

### 1.2.2.2.3. Aracı Çalan ya da Zorla Alanlar (Gaspedenler)

#### 1.2.2.2.3.1. Genel Olarak

Çalma veya gasp, niteliği itibariyle izinsiz kullanmadır.<sup>157</sup> İzinsiz kullanma, geniş ve dar anlamdadır. Geniş anlamda izinsiz kullanmada, aracın kullanılmasının rızaya dayanmaması önemlidir. Örneğin, aile üyelerinin aracı izinsiz alması ya da rızayla verilen bir aracın işletenin rızası dışında kullanılması durumlarında geniş anlamda izinsiz kullanma söz konusu olur. Buna karşılık, dar anlamda izinsiz kullanmanın içine, sadece hırsızlık ve gasp fiilleri girer.<sup>158</sup> Karayolları Trafik Kanunu, dar anlamda izinsiz kullanmayı düzenlemiştir.<sup>159</sup> Bu nedenle, hırsızlık ve gasp dışında kalan dolandırıcılık, güveni kötüye kullanma gibi suçlar kıyas yoluyla izinsiz kullanma kapsamında değildir. Aracın rızayla bırakıldığı durumlarda çalma veya gasp söz konusu değildir. Aracın çalınması ya da gasp edilmesi durumunda kural olarak aracı çalan ile birlikte işleten de sorumludur. İşleteni aracın çalınmasında kusuru olmadığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulur.<sup>160</sup>

Aracın çalınmış olması veya zorla alınmış olması gerekmektedir. Yani işletenin ya da eylemlerinden sorumlu kişilerin iradesi dışında bir durumun olması gerekli ve yeterlidir.<sup>161</sup> Eylemlerinden sorumlu olunan kişilerin yetkilerine aykırı davranıp, mesela keyfi gezinti yapmaları halinde de sorumluluktan işleten kurtulamaz. Ya da işletenin aracını rıza ile verdiği kişi, kendi isteği ile ve fakat işletenin izni dışında bir başka kişiye aracı verirse de çalma fiili gerçekleşmez.<sup>162</sup>

Aracın kullanma maksadıyla alınmış olması gerekir. KTK m. 107/I uyarınca aracı çalan veya zorla alanla birlikte, kusursuzluğunu kanıtlayamayan işletenin de sorumlu olması öngörüldüğüne göre, aracı mülkiyet amacıyla ele geçiren kişi, artık

<sup>157</sup> Gürsoy: Kongre, s. 56.

<sup>158</sup> Bolatoğlu, s. 83; Havutçu/ Gökyayla, s. 118.

<sup>159</sup> Yargıtay HGK, E. 2013/ 19-628, K. 2014/ 102, T. 12.2.2014 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>160</sup> KTK m. 107/I ‘‘Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir.’’

<sup>161</sup> Eren, s.685; Nomer, s.59.

<sup>162</sup> Gürsoy, s. 110; Bolatoğlu, s. 91.

aracın tek işletenidir; önceki işleten ise bu sıfatını yitirir.<sup>163</sup> Bu bağlamda aracı çalınan ya da zorla alınan işleteni sorumluluktan kurtulması, aracın ele geçirilmesinde kendisinin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuz olduğunu kanıtlanmasına bağlıdır.<sup>164</sup> İşleten, aracın çalınmaması veya gasb edilmemesi için her makul ve dikkatli kişinin alacağı tedbirleri aldığı ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.<sup>165</sup> İşleten, aracın gözetimi konusunda gerekli özenin gösterildiğini kanıtlamak zorundadır.<sup>166</sup> Gösterilmesi gereken özenin ölçütü somut olayın özelliğine göre değişir.

Aracın kullanmak için mi yoksa mülkiyet için mi alındığını tespit etmek gerekecektir. Zira mülkiyeti edinmek için aracı ele geçiren kişi aracın işleteni olur ve önceki malik işleten sıfatını yitirir. Bu durumda KTK m. 107/I, mülkiyeti edinmek amacıyla aracın alındığı durumları değil, aracın sadece kullanılmak üzere alındığı durumları kapsar.<sup>167</sup>

#### 1.2.2.2.3.2. Sorumlu Olanlar

Aracı çalan ya da zorla alan kişi, işleten gibi sorumlu olup, işletenin tabi olduğu tüm kurallar, bunlar için de geçerlidir. Çalınan araçtaki yolcuların zarar görmesi durumunda, aracın çalındığını bilerek araca binen yolcular açısından, sorumluluğun giderilmesi genel kurallara bağlıdır.<sup>168</sup>

Sürücünün sorumluluğu açısından, aracın çalındığını bilen sürücü KTK m. 85 uyarınca sorumludur. Bu bilinç yolculuğun başlangıcındaki durumla ilgilidir.<sup>169</sup>

İşletenin sorumluluğuna bakıldığında, çalınan bir aracın kullanılma amacıyla alınmış olması halinde doğal olarak işletenin sıfatı değişmemektedir. Bu durumda kural olarak işleten de çalan ile birlikte sorumludur. Çalma fiilinde kusurunun bulunmadığını

<sup>163</sup> Yılmaz, s. 76.

<sup>164</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2012/ 14750, K. 2013/ 15970, T. 18.11.2013 ‘‘Dava, trafik kazasından kaynaklı maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Somut uyumsuzlukta sigortalı aracın sürücüsü, diğer davalıya ait benzin istasyonunda aracı pompa görevlisine bıraktığı sırada araç çalınmıştır. Daha sonra çalıntı araç davacıya çarparak yaralanmasına sebep olmuştur. Davalı istasyon sahibi hakkında Yargıtay denetiminden geçerek kesinleşmiş Hukuk Mahkemesi kararı ile olayda bir kusurunun bulunmadığına karar verilmiştir. Araç malikinin aracın çalınmaması için her türlü önlemi aldığından söz edilemeyeceğinden kusurlu olduğunun kabulü gerekir.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>165</sup> Yargıtay 19. HD, E. 1993/ 873, K. 1993/5720, T. 22.9.1993 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>166</sup> Eren, s. 686; Bolatoğlu, s. 99.

<sup>167</sup> Yılmaz, s. 79. Karşı yönde Eren, s. 685; Bolatoğlu, s. 90; Tunç, Ramazan: Çalınan veya Gaspedilen Motorlu Araçların Neden Oldukları Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk, Yargıtay Dergisi, Cilt XVII, S. 1-2, Ocak- Nisan 1991, s.74.

<sup>168</sup> KTK m. 107/II ‘‘Aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.’’

<sup>169</sup> Bolatoğlu, s.106; Karahasan, s.759.

kanıtlayan işleyen, sorumluluktan kurtulur. Tekrar vurgulamak gerekirse, malik olma maksadıyla çalmada, işletenin bu sıfatı sona ermekte olup artık KTK m. 107/I uygulanmaz. Böylelikle bu son durumda önceki işletenin çalınmada kusuru olmadığını kanıtlanmasına gerek de yoktur; çalan ise gerçek işleyen olarak sorumludur.<sup>170</sup> Bununla beraber aracı ele geçirilen kişi aleyhine işleyen karinesi var olduğu için kendisine karşı dava açılırsa, onun, aracı çalan kişinin gerçek işleyen olduğunu kanıtlanması yeterlidir.<sup>171</sup> Aracın çalınması neticesinde doğan zarardan, işleyen, sürücü, çalan ve sigortacı sorumludur. Bunlar, zarar görene karşı müteselsil olarak sorumludurlar.<sup>172</sup>

Aracı çalınan ya da zorla alınan işletenin sorumluluktan kurtulması için, aracın ele geçirilmesinde kendisinin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuz olduğunu kanıtlanması gerekir. Bu durumda işleyen, aracın gözetimi hususunda gerekli özeni gösterdiğini ispatlamalıdır.<sup>173</sup>

İyiniyetli yolculara karşı araç işleyen, KTK m. 85 uyarınca sorumludur.<sup>174</sup> Kötü niyetli yolcular açısından ise, bu yolcuların, işletenin çalınmadaki kusurunu değil, kazanın oluşumundaki kusurunu kanıtlamaları gerekir. Bunu ispat açısından işletenin kazaya neden olan kusuru ender olup, kötüniyetli yolcunun işletene karşı açacağı dava lehine sonuçlanmamaktadır.<sup>175</sup> İyiniyetli sürücü de (yine iyiniyetli yolcu gibi) KTK m. 85 uyarınca işletenden zararın giderilmesini isteyebilir; ancak yolcudan farklı olarak kendi kusuru ile sürücünün meydana getirdiği kazada işletme tehlikesi uyarınca işletenden tazminat talebi bulunamaz. Ne var ki iyiniyetli sürücünün kazadaki kusursuzluğunda, işleyen KTK'ca sorumludur. Aracın sürücüye hatır için verilmesinde ise genel kurallar uygulanır.<sup>176</sup>

İşletenin sorumluluktan kurtulması halinde sigorta şirketi de sorumlu olmayacaktır; zira trafik sigortası, işletenin KTK m. 85/I kapsamındaki sorumluluklarını karşılar. KTK m. 107 uyarınca sorumluluktan kurtuluş kanıtı getirerek kurtulan işleyen

<sup>170</sup> Gürsoy, s.117; Bolatoğlu, s. 93.

<sup>171</sup> Yılmaz, s. 85.

<sup>172</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2012/ 14647, K. 2013/ 8789, T. 10.6.2013 “*Dava, trafik kazasından kaynaklanan maddi tazminat istemine ilişkindir. Davacı şirkete sigortalı aracın yanmasına sebep olan davalıya ait araç park halinde olduğu yerden çalınmış olup gerçek işleyen; ancak çalma ve gasp eyleminin gerçekleşmesine kendisi veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin kusurunun bulunmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabilir. Aksi takdirde gerçek işleyen ile farazi işleyen (hırsız ve gasp eden) müteselsilen sorumlu olurlar.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>173</sup> Eren, s. 686; Bolatoğlu, s.103.

<sup>174</sup> Özsunay, Ergun: Trafik Kazalarında Zarar Gören Üçüncü Kişinin Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Alacak Hakkı, Trafik Sigortası, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 1975, s.114; Tunc: Çalınan, s. 83.

<sup>175</sup> Gürsoy, s. 119; Bolatoğlu, s. 97.

<sup>176</sup> Yılmaz, s. 87.



ve sigortacının yerini Güvence Hesabı alır. Güvence Hesabı, KTK'da yer almayan, fakat sigortacılık kanununda yer alan bir sigorta türüdür. Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği nezdinde oluşturulmuş bir sigorta türüdür. Güvence hesabı, zorunlu trafik sigortasının bilinmediği ya da bulunmadığı durumlarda ortaya çıkar ve sadece kişiye ilişkin zararları giderir. Bu bağlamda işletenin sorumlu olmadığı bir anda sigorta şirketi de sorumlu olmayacağı için zararın tazmini açısından sorumluluk kanunen bir fona devredilmektedir.<sup>177</sup>

### 1.2.2.2.3.3. Çalınma veya Gasp Halinde Motorlu Araçla İlgili Bir Mesleği Yürütenlerin Durumu

Aracın motorlu araçla ilgili bir mesleğin yürütüldüğü yere (tamir gibi bir amaçla) bırakılmasının ardından çalınan (ya da gasp edilen) aracın meydana getireceği zarardan, işleten gibi sorumlu olan girişim sahibi, aynı anda işleten yerine de sorumlu olur.<sup>178</sup> Motorlu araçla ilgili bir mesleğin yürütüldüğü bir işletmede, işyerine bırakılan araçları girişim sahibi olanların izni olmadan kullanan çalışanlar açısından, çalma eylemi gerçekleşmiş sayılmaz.

Bu durumda girişim sahibi, yardımcı kişilerin eylemlerinden KTK m. 85 uyarınca sorumlu olup, yardımcı kişinin sorumluluğu ise kusuruna bağlıdır. Ancak yardımcı kişi, kullanmaya yetkili olmadığı aracı hile ya da zorla ele geçirirse, çalma ya da zorla alma eylemi gerçekleşmiş olur. Bu halde, aracı ele geçiren kişi, yardımcı kişi olarak değil, aracı çalan ya da zorla alan kişi olarak, girişim sahibi ise işleten yerine KTK m. 107 anlamında sorumlu tutulur.<sup>179</sup>

Girişim sahibinin sorumluluktan kurtulabilmesi için, aracın çalınmasında ya da zorla alınmasında kusuru olmadığını kanıtlaması gerekir.<sup>180</sup> Girişim sahibi, kurtuluş kanıtı getiremezse, zarar, KTK m. 104/II'de öngörülen sorumluluk sigortasınca

<sup>177</sup> 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu m. 14/1 "Bu Kanunun 13 üncü maddesi, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile ihdas edilen zorunlu sorumluluk sigortaları ile bu Kanunla mülga 21/12/1959 tarihli ve 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu çerçevesinde ihdas edilmiş olan zorunlu sigortalara ilişkin olarak aşağıdaki koşulların oluşması halinde ortaya çıkan zararların bu sigortalarla saptanan geçerli teminat miktarlarına kadar karşılanması amacıyla Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği nezdinde Güvence Hesabı oluşturulur."

<sup>178</sup> Gürsoy, s.115; Bolatoğlu, s.84.

<sup>179</sup> KTK m. 107/1 c. 1. "Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur."

<sup>180</sup> Yargıtay HGK, E. 1999/ 19-276, K. 1999/ 292, T. 12.5.1999 "Kontak anahtarı kullanılmak suretiyle çalınan ve kazaya karışan aracın işleteni, olayda kusuru bulunmadığını kanıtlaması gerekir." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

karşılır. Bu bağlamda, araç işletenin sorumluluk sigortasına ilişkin kurallar burada uygulanır.<sup>181</sup>

#### **1.2.2.2.4. Aracın Bağlı Olduğu Teşebbüsün Sahibi**

##### **1.2.2.2.4.1. Genel Olarak**

KTK'nın 4199 sayılı kanun ile değişik 85 vd. maddelerine göre işleten ile birlikte sorumlu tutulan kişi araç işleticisinin bağlı olduğu girişim sahibidir. Araç işleticisi, ticari araç işleteni anlamına gelmektedir. KTK'da yer alan araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs ile anlatılmak istenen bir firmaya bağlı olan şey, araç işleticisi değil, aracın kendisidir. Aracın bağlı olduğu girişimler, yük veya yolcu taşıyan firmalardır.<sup>182</sup>

Araç işleticisinin bağlı olduğu girişim sahibi de işleten gibi sorumlu olanlar arasındadır. Bu sorumluluk KTK'nın 1996 yılı<sup>183</sup> değişikliği ile düzenlenmiştir. Yolcu ve yük taşımacılığının önemli bir bölümü belirli firmalar (teşebbüs) tarafından yapılmaktadır. Bu nedenle girişim sahipleri olan şirketlerin de kazalardan dolayı doğan zarardan sorumlu tutulmaları ve zarar görenin tazminat alacağına daha teminatlı ulaşması sağlanmak istenmiştir.<sup>184</sup>

Taşıyıcı firmaların kendilerine bağlı araçlar üzerinde ekonomik yarar ve fiili hakimiyet ilişkileri vardır.<sup>185</sup> Firma sahipleri, bu araçlarla yapılan taşımacılıktan ücret alırlar, araçları, şoförleri denetleyip, hareket zamanı ve yerini belirlerler. Bu durum, firma sahibinin sorumluluğunun dayanağını oluşturur. Firmanın sorumlu olabilmesi için aracın, firmaya bağlı olarak işletilmesi gerekir. Firma sahibinin sorumluluğunun dayanağı olan bağıllık ilişkisi için, aracın, bir girişimin ünvanı veya işletme adı veya girişim adına kesilen biletle işletilmesi şartlarından birinin gerçekleşmesi gereklidir. Taşımacılık alanında etkinlikte bulunan acente, tellal gibi müesseseler, taşıyıcı olmadıklarından KTK kapsamında sorumlu değildirler.<sup>186</sup>

---

<sup>181</sup> Yılmaz, s. 89.

<sup>182</sup> Yılmaz, s. 91.

<sup>183</sup> 4199 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi; Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi; 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

<sup>184</sup> Yılmaz, s. 90.

<sup>185</sup> Yargıtay 11. HD, E. 1997/ 9393, K. 1998/ 1144, T. 24.2.1998 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>186</sup> Yılmaz, s. 91.

#### 1.2.2.2.4.2. Girişim Sahibinin Sorumluluğu

Girişim sahibi, varsayımsal işleten sıfatıyla, aracın işleteni ile müteselsil<sup>187</sup> sorumludurlar. Bu bağlamda işletene uygulanacak tüm maddeler, girişim sahibi için de geçerlidir. Sadece KTK m. 85/III'te öngörülen işletme halinde olmayan motorlu aracın neden olduğu trafik kazasından doğan sorumlulukta, girişim sahibi sorumlu tutulmamıştır. KTK'nın sadece 85. maddesinin III. Fıkrasında girişim sahibinden söz edilmemiştir. Burada kanun boşluğu bulunmamaktadır. Kanun koyucu, özellikle girişim sahibini sorumlu tutmak istememiştir. Böylelikle girişim sahibi, mesela yol kenarına bırakılmış aracın yol açtığı zarardan sorumlu olmayacaktır.<sup>188</sup>

#### 1.2.2.3. Araç İşletenin Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler

##### 1.2.2.3.1. Genel Olarak

Araç işletenin sorumluluğu, sadece kendisinin sorumlu olması değil, başka kişilerden de fiillerinden sorumlu olmasıdır. İşletenin sorumluluğu, motorlu aracın işletilmesine bağlıdır. Motorlu aracın işletilmesi, motorlu araca özgü bir tehlikenin yani işletme tehlikesinin olması demektir. İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler, KTK'ya göre belirlenmektedir. Bu anlamda TBK m. 66 (adam çalıştırmanın sorumluluğu) veya TMK m. 369 (ev başkanının sorumluluğu) uygulanmaz. İşleten, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilere karşı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin I. fıkrasına göre sorumlu olduğundan<sup>189</sup>, bu kişilerin zararları motorlu araçlar zorunlu sorumluluk sigortası kapsamındadır.<sup>190</sup>

##### 1.2.2.3.2. Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler

Yardımcı kişilerin kimler olacağı hususu KTK'da tam anlamıyla açıklanmış değildir. Belirleyici olan şey, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, davranışlarını etkileyemeyeceği kişiler olup olmamasıdır. Etkileyemediği kişiler için

<sup>187</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 1988/ 7253 K. 1988/ 6376, T. 04.11.1988 “*Davalı seyahat firmasının fonksiyonu, yalnızca yolcu temin etmek ve komisyon almaktan ibaret olmayıp çeşitli şekillerde işletme faaliyetlerine katılmaktadırlar. Bu nedenle araç sahibinin yanında ve onunla birlikte aracın işleticisi olduğunun ve sonuç olarak turizm işletmesi firmasına da husumet düşeceği ve araç sahibi ile birlikte sorumlu tutulmasının kabulü gerekir.*” <http://www.tazminathukuku.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>188</sup> **Yılmaz**, s. 93.

<sup>189</sup> **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 526.

<sup>190</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2002/ 6240, K. 2002/ 11024, T. 28.11.2002 <http://www.turkhukuk sitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

sorumlu olması düşünülemez.<sup>191</sup> Bu bağlamda işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler; yardımcı kişiler, aracın bırakıldığı kişiler ve yolculardır.<sup>192</sup>

### 1.2.2.3.2.1. Yardımcı Kişiler

Yardımcı kişiler, aracın sürülmesinde etkinliği olmamakla birlikte, aracın işletilmesine ve kullanılmasına sürekli veya geçici olarak katkısı bulunan kişilerdir.<sup>193</sup> Aracı süren ya da araçla ilgili başka bir görevi işleten yararına yerine getiren kişilerdir.<sup>194</sup> Yerine getirilen görev aracın işletilmesiyle ilgili olabileceği gibi KTK m. 85/III anlamında bir trafik kazası ile de ilgili olabilir. Yardımcı kişiler genellikle sürücü<sup>195</sup> ya da şofördür.<sup>196</sup>

İşleten ile sürücü arasındaki ilişkinin önemi yoktur.<sup>197</sup> Bu bağlamda yardımcı kişi kavramının geniş yorumlanması gerektiği kabul edilmektedir.<sup>198</sup> Bu sebeple, işleten ile yardımcı kişi arasındaki hukuki ilişkinin önemi bulunmamaktadır.<sup>199</sup>

İşleten ile yardımcı kişi arasında bağımlılık ilişkisi ve araçla ilgili bir işlevin olması gereklidir. Zira KTK m. 85/V'e göre<sup>200</sup> yardımcı kişi, işletenin kendi çalışanları yanında, işletene ya da onun adına davranan yardımcı bir kişiye hukuki veya fiili bir ilişki ile bağlı olarak araçla ilgili bir işlevin yerine getirilmesinde hizmetinden yararlanan kişileri de kapsar.<sup>201</sup>

Bağımlılık ilişkisinde işletenin, yardımcıyı seçme denetleme ve gözetleme konularında yetkisi ve tasarrufunun olması gerekmektedir.<sup>202</sup> Yardımın örtülü bir kabul ile olması da yeterlidir. Mesela görüşün zayıf olduğu bir yerde yoldaki yayanın sürücüye yol göstermesi halinde ya da yoldan geçerken aracın geri manevrasına yardım eden kişi de yardımcı kişidir ve işleten bu kişinin eylemlerinden sorumludur.<sup>203</sup>

<sup>191</sup> Bolatoğlu, s.114.

<sup>192</sup> Yılmaz, s. 97.

<sup>193</sup> Aşçıoğlu, s. 35.

<sup>194</sup> Eren, s. 689.

<sup>195</sup> KTK m. 3 “Sürücü, karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.”

<sup>196</sup> KTK m. 3 “Şoför, karayolunda t i c a r i olarak tescilli aracı kullanan kişidir.”

<sup>197</sup> Havutçu/ Gökyayla, s. 50; Nomer, s. 55

<sup>198</sup> Bolatoğlu, s. 120; Eren, s. 656; Havutçu/ Gökyayla, s. 51.

<sup>199</sup> Gürsoy: Kongre, s. 36; Havutçu/ Gökyayla, s. 51.

<sup>200</sup> KTK m. 85/V “İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.”

<sup>201</sup> Bolatoğlu, s. 120.

<sup>202</sup> Karahasan, s.770, Yargıtay HGK, E. 2012/ 17-215, K. 2012/ 413, T. 27.6.2012 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>203</sup> Nomer, s. 55.

Hatta doktrinde yetki ve izin verilmesi dahi işleten yararına aracın kullanılmasında (vekaletsiz iş göreme ilişkisi kapsamında) KTK uygulanarak mesela aracı yangından uzaklaştıran itfaiye görevlisi ya da işleteni, aracıyla doktora götüren komşusu da yardımcı kişi kabul edilmektedir. İşletenin yardımcısı, aracı başka bir kimseye bırakması durumunda, aracın bırakıldığı o kişi de yardımcı kişi olarak kabul edilir.<sup>204</sup>

Motorlu araç ile ilgili işlevde, aracın işletme tehlikesinin ya da işletme halinde olmayan aracın trafik tehlikesinin gerçekleşmesi yardımcı kişinin eylemi ile olmalıdır. Bu bağlamda işletme halinde olmayan araçların trafik kazasına sebebiyet vermeleri de araçla ilgili işlevdir. Aracın tehlikeli bir yerde bırakılması, duran aracın kapısının açık tutulması buna örnektir.<sup>205</sup>

İşletenle arasında KTK anlamında bir bağımlılık ilişkisi olsa da, hizmetinden başka bir alanda yararlanan kimse, bu başka alan nedeniyle KTK m. 85/V anlamında yardımcı kişilerden değildir. Bu nedenle otobüs işletmesindeki biletçi ya da yükleme boşaltma işinde çalışan bir işçi yardımcı kişi değil, üçüncü kişidir.<sup>206</sup>

#### **1.2.2.3.2.2. Aracın Bırakıldığı Kişiler**

Yardımcı kişiler dışında kalan kişilere de araç bırakılmış olabilir. Böyle bir durumda bağımlılık ilişkisi olmasa da kendisine bırakılan kişinin eylemlerinden araç işleten sorumlu olmaktadır. Bu bağlamda aracın bırakılmasında işletenin izni gerekli olup, somut olayın özelliğine göre iznin açıkça verilmesinin gerekip gerekmediği değerlendirilmelidir.<sup>207</sup> Yine aracın işletenin yardımcısı tarafından işletenin rızası hilafına başka bir kişiye bırakılması halinde de işleten sorumlu olur.<sup>208</sup>

Bırakılan kişilerin başında işletenin ailesi gelmektedir. Aile fertlerinin eylemlerinden sorumlu olan işletenin KTK kapsamına giren bu sorumluluğu, Medeni Kanun'daki aile başkanının sorumluluğunun yerine geçmekte olup, tehlike sorumluluğu kapsamındaki bu durum nedeniyle işleten Türk Medeni Kanun'daki kurtuluş kanıtından yararlanamaz.<sup>209</sup>

---

<sup>204</sup> Yılmaz, s. 99.

<sup>205</sup> Yılmaz, s. 101.

<sup>206</sup> Eren, s. 689; Çelikleş, s. 75; Gürsoy: Kongre, s. 38.

<sup>207</sup> Bernasconi, s. 76'dan aktaran Yılmaz, s. 99.

<sup>208</sup> Yılmaz, s. 103.

<sup>209</sup> Yılmaz, s. 104.

Aracın kısa süreli kira ya da ariyet alanlar ile satın almak istediği araçla deneme sürüşü yapanlar da bırakılan kişi kapsamındadır. İşleten, araç sürmesini öğrenen sürücü adayı öğrencilerin eylemlerinden de sorumludur. Öğrenciye, bir sürücü kursu öğretmenin eşlik etmesi, sürücünün sorumluluğunu etkilemez. Bu anlamda mesela bir trafik kazasında direksiyonda oturan öğrenci, sürücü sayılır ve işletenin sorumluluğu altındadır.<sup>210</sup>

### 1.2.2.3.2.3. Yolcular

KTK m. 3 uyarınca yolcu, aracı kullananlar ile hizmetliler dışında araçta bulunan kişilerdir. Zira bu kişilerin davranışlarını yönlendirme yetkisi işleten olup, önemli olan, yolcunun araçta bulunmasına izin verilmiş olması ve yolcunun eyleminin araçla ilgili olmasıdır.<sup>211</sup>

Ücretin ödenip ödenmemesi, ya da araçta bulunmaya izin işleten ve hatta başka bir yolcu tarafından verilmesinin bir önemi yoktur. Buna karşılık, işletenin ya da temsilcisinin izni olmadan araçta bulunanlar, mesela aracın römorkuna gizlice binip seyahat edenler veya araca zorla binenler üçüncü kişi sayılırlar. İşleten bunların eylemlerinden sorumlu değildir.<sup>212</sup>

Zararın, yolcunun araçla ilgili bir eylemi neticesinde oluşması gerekir. Bu bağlamda araçtan dışarı bir cisim uzatarak aracın hızının da etkisiyle dış ortamda meydana gelen zararda, işleten yolcunun bu eyleminden sorumludur. Bununla birlikte mesela silah ile araç penceresinden ateş edilmesi eylemini aracın işletilmesi sırasında olsa bile, aracın işletilmesinden kaynaklanmaması sebebiyle işleten sorumlu olmaz.<sup>213</sup>

Önemle belirtmek gerekir ki, işletilme halinde olmayan bir araçta KTK m. 85/III kapsamında olan bir durumda işleten yine sorumludur. Örneğin duran bir aracın kapısını hızla açarak yoldan geçen motosikletlinin yaralanması gibi.<sup>214</sup>

Aracın işleteni, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın kazanın bir

---

<sup>210</sup> **Özsunay**, Ergun: Trafik Hukukunda Araç Sahibinin Fiil ve Davranışlarından Sorumlu Olduğu Şahıslar, Batider, C. IV, S. 1, Y. 1967, s. 33; **Eren**, s. 688; **Bolatoğlu**, s. 118.

<sup>211</sup> **Bolatoğlu**, s.124

<sup>212</sup> **Bolatoğlu**, s. 125.

<sup>213</sup> **Yılmaz**, s.105.

<sup>214</sup> **Yılmaz**, s. 106.

mücbir sebepten veya zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.<sup>215</sup>

İşleten, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuz davranışlarından da sorumludur; zira başkalarının eylemlerinden sorumluluk, kusursuz sorumluluğun ve özellikle tehlike sorumluluğunun niteliğinden kaynaklı, kusura dayanmayan bir sorumluluktur. Bu durumda işleten ancak, kazanın oluşumunun mücbir sebep, zarar görenin ya da üçüncü bir kişinin ağır kusurundan kaynaklandığını kanıtlarsa sorumluluktan kurtulur. Fakat, kazanın oluşumunda eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru varsa, işleten sorumluluktan kurtulamaz. Bu kişilerin kusuru, işletenin sorumluluktan kurtulmasını sağlayan üçüncü bir kişinin kusuru olarak değerlendirilemez.<sup>216</sup>

Son olarak, işletenin fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin uğradığı zararlar da, trafik sigortası kapsamındadır. Zira Yargıtay'a göre bu zararların trafik sigortası kapsamında olmadığı yönünde bir hüküm yoktur.<sup>217</sup>

---

<sup>215</sup> **Yargıtay** HGK, E. 2013/ 17-72, K. 2013/ 1558, T. 13.11.2013 “Kazada dava dışı araç sürücüsünün tam kusurlu olması, işletenin sorumluluğuna gidilebilmesi için gerekli olan illiyet bağımlı kesmiştir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>216</sup> **Özsunay**: Batider 1967, s. 26.

<sup>217</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 1995/ 2056, K. 1995/ 3648, T. 17.4.1995 “Bilindiği üzere zorunlu trafik sigortasında sigortacı, KTK.nun 91. maddesiyle, işletenin aynı Yasanın 85/1. maddesinde öngörülen hukuki sorumluluğunu üzerine almış bulunmaktadır. Anılan maddeye göre ise, bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına sebep olursa işletenin bu zarardan sorumlu olacağı hükme bağlanmış bulunmaktadır. Sigortacının bu kapsamdaki sorumluluğunu sınırlayan aynı Yasanın 92. maddesinde araç sürücüsünün bu kapsamın dışında kaldığına ilişkin hüküm bulunmadığı gibi, sigorta poliçesi genel şartlarında da bu yolda bir sınırlama getirilmemiştir. O halde, sürücüsünün ölümü nedeniyle sigortacının sorumluluğu ilke olarak benimsenmelidir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 18.11.2015

## İKİNCİ BÖLÜM

### ARAÇ İŞLETENİN SORUMLULUĞU VE ŞARTLARI

#### 2.1. Araç İşletenin Sorumluluğu

##### 2.1.1. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Hukuki anlamda sorumluluk, bir kişinin, diğerine hukuka aykırı bir eylem veya işleminden dolayı vermiş olduğu zararı tazminle mecbur tutulmasıdır.<sup>218</sup> Sorumluluk kavramı, akit ve akit dışı sorumluluğu kapsamaktadır. İnceleme konusu olan trafik kazalarından doğan sorumluluğun temeli ise akit dışı sorumluluklardan haksız fiile dayanır. Haksız fiil sorumluluğu, kusur sorumluluğu ve kusursuz sorumluluk şeklinde ikiye ayrılmaktadır.<sup>219</sup> Kusursuz sorumluluğu da olağan kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu olarak ikiye ayırmak mümkündür.

KTK, genel niteliği itibarıyla<sup>220</sup> tehlike sorumluluğunu öngörmektedir.<sup>221</sup> Bu tür sorumluluk KTK m. 85/1'de düzenlenmiştir. Buna göre bir motorlu aracın işletilmesinden kaynaklı doğan zarardan işleten sorumlu olmaktadır. Sorumluluğun doğması için temel şart, zarar ile aracın işletilmesi arasında illiyet bağının olmasıdır.<sup>222</sup> Bu sorumluluk türünde kusurun doğrudan bir önemi olmadığından, diğer bir deyişle aracın işletilmesi, sorumluluğun doğması açısından yeterli olduğundan bu sorumluluğa işletme sorumluluğu da denilmektedir.<sup>223</sup>

Türk Hukuku'nda, tehlike sorumluluğundan farklı olarak, işletenler arasındaki zararlarda bedensel zararlar genellikle kusura dayalı<sup>224</sup> bir sorumluluk olurken, şeye ilişkin zararlar ise kısmen kusur kısmen olağan kusursuz sorumluluk kapsamındadır.

<sup>218</sup> **Çeliktaş**, s.5; **Gürsoy**, Kemal T.: Karayolları Trafik Kanunu Tasarısına Göre Motorlu Taşıtların Sebep Olduğu Zararlardan Doğan Hukukî Sorumluluk, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25-28 Nisan 1973, Ankara, s. 170; **Tunç**, Ramazan: Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve İşletene Tanınan Genel Kurtuluş Kanıtı (I), YD., 1991, C.XVII., S. 4, s. 525.

<sup>219</sup> **Gökcan**, Hasan T./ **Kaymaz**, Seydi: Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu Davaları ve Trafik Suçları, Ankara 2009, s. 32.

<sup>220</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 1043, K. 2015/ 7948, T. 28.5.2015 “İşletenin sorumluluğu hukuki nitelikçe tehlike sorumluluğuna dair bulunmakla, işletenin hukuki sorumluluğunu üstlenen zorunlu sigortacının sorumluluğu da bu kapsamda değerlendirilmelidir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>221</sup> **Feyzioğlu**, Feyzi N.: Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt I, 2. Bası, İstanbul 1976, s. 684; **Tandoğan**: Sorumluluk, s. 207.

<sup>222</sup> İşletme kavramı İkinci Bölüm/ II.B.1.'te irdelenmiştir.

<sup>223</sup> **Oftinger**, s. 23'ten aktaran; **Yılmaz**, s. 6.

<sup>224</sup> KTK m. 89/I “Birden çok motorlu aracın katıldığı bir kazada işletenlerden biri bedensel bir zarara uğrarsa, özel durumlar ve özellikle işletme tehlikeleri başka türlü paylaşmayı haklı göstermedikçe, kazaya katılan araçların işletenleri ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kendilerine düşen kusur oranında, zararı gidermekle yükümlüdürler.”



KTK'da işletme kavramı oldukça dar kapsamlıdır. Özellikle trafik kazalarında araçların neden olduğu birçok zarar, tehlike sorumluluğu kapsamı dışında bırakılmıştır; mesela bir trafik kazası neticesinde zarar görenin manevi tazminat taleplerinin trafik sigortası tarafından karşılanmaması gibi.<sup>225</sup> Böylelikle zarara uğrayan kişilerin zararın tazmini noktasında (zorunlu) trafik sigortasına yöneldikleri alanlar daralmaktadır.<sup>226</sup> Bununla birlikte KTK m. 85/III. ve IV. fıkralar ile motorlu araç işletmesinden doğmayan zararlar da KTK kapsamına alınarak zarar görenin koruma alanı genişletilmeye de çalışılmıştır. Düzenlemelerin temelinde tamamlayıcı nitelikte sorumluluk anlayışı ve hakkaniyet düşüncesi yatmaktadır.<sup>227</sup>

### 2.1.2. Sorumluluk Çeşitleri

KTK'da tüm sorumluluk çeşitleri görülmektedir. İnceleme konusu yapılan araç işletenin sorumluluğu, tehlike sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Bununla birlikte kusur sorumluluğu ve olağan kusursuz sorumluluk da kanuni düzenleme kapsamındadır.<sup>228</sup>

Zarara göre sorumluluğa ilişkin düzenlemelere bakıldığında, örneğin aracın işletilmesinden kaynaklı zararlar (KTK m. 85/I) tehlike sorumluluğu kapsamına girerken, işletme halinde olmayan aracın neden olduğu zarar (KTK m. 85/III) kusur - olağan kusursuz sorumluluk kapsamına, yardım çalışması nedeniyle doğan zarar (KTK m. 85/IV) olağan kusursuz sorumluluk kapsamına, işletenler arasında kişiye ilişkin zarar (KTK m. 89/I) kusur - tehlike sorumluluğu kapsamına, işletenler arasında şeye ilişkin zarar (KTK m. 89/II) kusur - olağan kusursuz sorumluluk kapsamına, hatır için araçtan yararlananların uğradığı zarar (TBK m. 49) genel hükümlere göre sorumluluk kapsamına girmektedir.

---

<sup>225</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2004/4284, K. 2004/4689, T. 29. 4. 2004 ‘*Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın 3 üncü maddesi (e) bendi hükümleri uyarınca manevi zararların, anılan sigorta türünde teminat kapsamı dışında olduğu nazara alınmadan, hüküm oluşturulması doğru görülmemiş, hükmün bozulması gerekmiştir.*’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>226</sup> **Yılmaz**, s.6.

<sup>227</sup> **Yılmaz**, s. 7; Karşı yönde **Kılıçoğlu**: Batider, s. 34. Kılıçoğlu'na göre burada öngörülen sorumluluk, bir tehlike sorumluluğudur.

<sup>228</sup> **Yılmaz**, s.7.

### 2.1.3. Kusursuz Sorumluluk Halleri

Sorumluluk hukuku, evrensel bir ilke olarak kusurun varlığına dayanır. Kural, sorumlu kişinin kusurlu olmasıdır. Ne var ki bu kusur ilkesinin mutlak uygulanması hakkaniyet ilkesine uygun düşmeyebilir.<sup>229</sup> Bu gibi durumlarda kusursuz kişilerin de sorumluluğu yoluna gidildiği görülmüştür.<sup>230</sup>

Kusursuz sorumluluk, olağan kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu olarak ikiye ayrılır. Tehlike sorumluluğu dışında kalanlara olağan kusursuz sorumluluk denilmektedir. Bu ayırım, doktrinde<sup>231</sup> de benimsenmekte olup, Yargıtay<sup>232</sup> da bu ayırımı kabul etmektedir.

#### 2.1.3.1. Olağan Kusursuz Sorumluluk

Olağan kusursuz sorumluluk, esasen kusur unsurunun aranmadığı<sup>233</sup> ve aynı zamanda sorumluluğun temelini bir işletmenin taşıdığı kendine özgü tehlikeye<sup>234</sup> de bağlanmadığı bir sorumluluktur. Kusursuz sorumluluk türlerinin en hafifi olan olağan kusursuz sorumluluk, en yalın haliyle, kanunlarda öngörülen objektif özen yükümlülüğünün ihlalidir.<sup>235</sup> Dikkat etme ve özenli davranma yükümlülüğünü ihlalde kişinin kusurlu olup olmadığı araştırılmamaktadır. Kusuru olmasa dahi sorunlu görülmektedir.<sup>236</sup> Borçlar Kanunu ve Medeni Kanun'da geçen tüm kusursuz sorumluluk halleri, olağan kusursuzluk durumlarıdır. Mesela adam çalıştırmanın kişinin sorumluluğu,

<sup>229</sup> Bolatoğlu, s. 13.

<sup>230</sup> Yargıtay 21. HD, E. 2014/ 10698, K. 2014/ 23946, T. 17.11.2014 ‘‘Bu düzenlemenin hukuki nitelik bakımından hangi sorumluluğa ilişkin bulunduğu gelince; Özellikle endüstri devrimiyle birlikte ortaya çıkan teknik buluşlar ve makineleşme zarar tehlikesini arttırmış ve artan bu zarar tehlikesini önlemek için kusura dayanan sorumluluğun her zaman yeterli olmayacağı öngörülerek tehlikeli faaliyette bulunanların sebep oldukları zararları gidermesi kabul edilmiştir ( Fikret Eren, Borçlar Hukuku, 9. Bası, s. 449 vd. ).’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>231</sup> Aşçıoğlu, s. 6.

<sup>232</sup> Yargıtay 19. HD, E. 1993/3224, K. 1993/3814, T. 17.5.1993 ‘‘Kusursuz sorumluluğu anlatan ve bu amaçla kullanılan deyim, sebep (objektif) sorumluluğudur. Sebep sorumluluğu, "olağan sebep sorumluluğu" ve "tehlike sorumluluğu" olarak ikili bir ayırımı tabi tutulmaktadır.’’ <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>233</sup> Keller, s.34'ten aktaran; Yılmaz, s. 12.

<sup>234</sup> Tehlike sorumluluğu İkinci Bölüm/ I.C.2'de irdelenmiştir.

<sup>235</sup> Yavuz, Cevdet: Türk Borçlar Kanunu Tasarısına Göre Kusursuz Sorumluluk Halleri ve İlkeleri, s. 40, <http://dosya.marmara.edu.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>236</sup> Gökcan, Hasan Tahsin: Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, Ankara 2014, s. 30.

hayvan tutucusunun sorumluluğu, taşınmaz malikinin sorumluluğu<sup>237</sup>, ayırtım gücü olmayanların sorumluluğu gibi.<sup>238</sup>

Olağan kusursuz sorumluluğun temel dayanağı, değişik düşünce ve sebepler olsa da hepsinde ortak üç özellik vardır.<sup>239</sup> Buna göre kusur, sorumluluğun ön koşulu değildir. Kişi, kendi davranışıyla zarara neden olmuşsa ayırtım gücünden yoksun ya da kusursuz olsa da tazminatla yükümlüdür. Keza sorumlu kişi, yardımcı kişilerin eylemlerinden sorumlu tutulmaktadır. Başkalarının fiillerinden sorumluluk, kusursuz sorumluluğun temel yapısından kaynaklanır.<sup>240</sup>

Nitekim KTK m. 85/III-IV'te de bu sorumluluk açıkça ifade edilmiştir. Keza, bir kişi, insan davranışı dışında kalan olaylardan da sorumludur. Örneğin aracın ışıklarının aniden sönmesi sonucu buna bağlı bir kazanın meydana gelmesi gibi.<sup>241</sup>

KTK açısından m. 85/III'te düzenlenen sorumluluk, bir kişinin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan başka, araçtaki bir bozukluğa dayanır. Buna göre araç işleteni, araçtaki bir bozukluktan dolayı sorumlu olmaktadır.<sup>242</sup> Bu durumda, işletenler araçtaki eksikliği ya da bozukluğu her türlü özeni göstermelerine karşın öğrenemeseler dahi sorumlu tutulurlar. KTK m. 85/IV'e göre de işleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi olan kişi, kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir. Bu sorumluluk da olağan kusursuz sorumluluk kapsamındadır.<sup>243</sup>

## 2.1.3.2. Tehlike Sorumluluğu

### 2.1.3.2.1. Genel Olarak

Tehlike, başkasına veya başkalarına zarar verme olasılığıdır. Meydana getirilen tehlikeden sorumluluk, diğer bir ifadeyle tehlike sorumluluğu, kusursuz sorumluluğun ağırlaştırılmış halidir. Tehlike sorumluluğu, adından da anlaşılacağı üzere tehlikeli faaliyetler dolayısıyla üstlenilen sorumluluktur. Kişilerin mal, hayat veya sağlıkları

<sup>237</sup> Karşı yönde, **Kılıçoğlu**, s. 304, Kılıçoğlu'na göre yapı malikinin sorumluluğu bir tehlike sorumluluğudur.

<sup>238</sup> **Yılmaz**, s. 11.

<sup>239</sup> **Tandoğan**: Sorumluluk, s. 10; **Eren**, s. 493.

<sup>240</sup> **Tandoğan**: Sorumluluk, s. 11.

<sup>241</sup> **Yılmaz**, s. 12, **Yargıtay** 15. HD, E. 1975/ 1727, K. 1975/ 3045, T. 16.06.1975 '*Rot çıkması, fren patlaması gibi araçtaki teknik arızaların araç sahiplerinin ya da eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusurlarından ileri gelmediği takdirde umulmayan hal sayılır ve sorumluluktan kurtulma ya da tazminattan indirim nedeni olmaz.*' <http://www.tazminathukuku.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>242</sup> **Eren**: Akit Dışı Sorumluluk, s.162.

<sup>243</sup> **Yılmaz**, s. 12.

açısından zarara neden olabilecek faaliyette bulunması nedeniyle kusur aranmayan bir sorumluluk türü kabul edilmiştir. Bu sorumluluğun kabulüne tehlikenin varlığı ve hakkaniyet düşüncesi yol açmış olsa da bu tür faaliyette bulunanların daha dikkatli ve özenli davranarak zarar riskini azaltmalarının temin edilmesi amaçlanmıştır. KTK açısından ise tehlike, bir motorlu aracın meydana getirdiği tehlikedir. Motorlu bir aracın, motorlu olmayan bisiklet ya da at arabası gibi araçlara göre meydana getirdiği tehlike ve neticesinde verdiği zararın (genellikle) büyük olması sebebiyle KTK kapsamında düzenlemeye gidildiği görülmüştür.<sup>244</sup>

Tehlike sorumluluğunda bir işletmenin niteliğinden kaynaklanan sürekli bir tehlike söz konusudur. Burada işletmenin niteliği gereği alınacak önlemlerin sınırlı oluşu ya da zararın hiç engellenemez oluşu olağan kusursuz sorumluluktan farklı olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>245</sup> Eğer kusur sorumluluğu ile yetinilecek olursa bir işletim ya da faaliyet dolayısıyla kusur olmadığı takdirde, mağdurun zararı tazmin edilemeyecektir. Oysa bu faaliyet yapılmasaydı mağdur zarara uğramayacaktı. Bu bakımdan motorlu araç işletilmesi gibi bir faaliyetin tehlike içermesi nedeniyle kamu yararı ile kişi yararı arasında denge kurulması amacıyla bu sorumluluk türü kabul edilmiştir.<sup>246</sup>

Tehlike sorumluluğunun temelini, işletmenin kendisine özgü yapısı oluşturur. Bir motorlu aracın kendi (sistem) gücü ile hareketi neticesinde, sistemin kontrolünün çok aşırı bir hızda, frene basıldığında aracın durdurulamaması aracın işletilmesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle sorumluluk, işletme kavramına bağlanmıştır. Bu bağlamda aracın işletilmesi ile elde edilen bir yarar vardır. Bu yararın yanında, buna bağlı tehlikeyi de yararlanan kişinin üstlenmesi gerektiği düşüncesi ortaya çıkmıştır. Sorumlu kişi açısından konuya yaklaşırsa, tehlike sorumluluğu, tehlike yaratma düşüncesi yanında, yarar-zarar ilişkisine bağlanan bir sonuç olmaktadır.<sup>247</sup> Tehlikeli bir etkinlikten yararlanan kişi, bundan doğan zarara da katlanmalıdır.<sup>248</sup> Zarara yol açan durum, başkalarının can ve mal güvenliğini tehdit eden ve zarar tehlikesi meydana getiren faaliyetlerden kaynaklanmakta ise, bu faaliyetlerde bulunan kişiler kusurları olmasa dahi doğan zarardan sorumlu tutulurlar.<sup>249</sup>

---

<sup>244</sup> Eren, s. 501.

<sup>245</sup> Oftinger/ Stark, s.9'dan aktaran; Yılmaz, s. 14.

<sup>246</sup> Kaya, Mine: Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletme Halindeki Araçtan Kaynaklanan Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Şartları, Adalet Dergisi, Sayı 17, Ekim 2003, s. 279.

<sup>247</sup> Eren, s. 503; Bolatoğlu, s. 16.

<sup>248</sup> Eren, s. 501.

<sup>249</sup> Korkusuz, Refik: Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğu Uygulaması Ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyum Notları, Ankara 2009, s. 149.

Türk Borçlar Kanununun 71. maddesi kapsamına giren durumlarda, tehlike ilkesine dayalı kusursuz sorumluluğun bulunduğu kabulü gerekir. Bu madde, tehlike sorumluluğuna ilişkin genel hüküm niteliğindedir. Fakat, ayrıca özel kanunlarda düzenlenen özel tehlike sorumluluğu nedenleri de vardır. Nitekim TBK m.71/3'te belirli bir tehlike hali için öngörülen özel sorumluluk hükümlerinin saklı olduğu belirtilmiştir. Bu gibi hallerde TBK'ya başvurulamaz.<sup>250</sup>

### 2.1.3.2.2. Tehlike Sorumluluğunun Nitelikleri

Bir somut olaya tehlike sorumluluğunun uygulanması oldukça güçtür. Bu sadece tehlike sorumluluğu için değil, tüm kusursuz sorumluluklar için geçerlidir. Tehlike sorumlusunun, oluşturduğu tehlikeye uygun olarak zararın bir bölümünü üstlenmek zorunda olması veya ek kusurun, zarar görenin kusurunu etkisizleştirilmesi gibi tehlike sorumluluğuna özgü kimi özelliklerin uygulanması güçtür.<sup>251</sup>

Tehlike sorumluluğu, büyük tehlike taşıyan işletmeler için öngörülen bir sorumluluktur. Zarar ile olgu arasında illiyet bağının bulunması,<sup>252</sup> sorumluluğun doğması için yeterlidir.<sup>253</sup> Mesela ilke olarak, aracın işletilmesinden kaynaklı her zarardan<sup>254</sup> işleten işletme tehlikesi sebebiyle sorumludur. Tehlike sorumluluğunda nedensellik bağı kesen bir olayın varlığı ile kural olarak sorumluluk da bertaraf olur. Bu, mücbir sebep, üçüncü şahsın ağır kusuru veya zarar görenin ağır kusurudur. İşletenin sorumluluktan kurtulması için bu sebeplerin meydana geldiğini kanıtlamasından başka, kendisinin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru olmadığını ve yine araçtaki bir bozukluğun olmadığını ispat etmesi gerekir. Tehlike sorumluluğunda zarar paylaştırılırken, tehlike sorumlusu mevcut kusurundan başka, meydana getirdiği tehlikeye uygun olarak da zararın bir kısmından sorumludur. Buna katlanma ilkesi denir.<sup>255</sup> Böylelikle zarar, mesela her iki tarafın kusurundan başka araç işletenin meydana getirdiği tehlike de dikkate alınarak paylaştırılır. KTK'da asıl olan

<sup>250</sup> TBK m. 71/III "Belirli bir tehlike hâli için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklıdır."

<sup>251</sup> Yılmaz, s. 17.

<sup>252</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2013/ 9974, K. 2014/ 9227, T. 9.6.2014 "Aynı olaya ilişkin adı geçen Cumhuriyet Başsavcılığının olaya ilişkin yürüttüğü dosya da getirilerek taraf delilleri toplanıp tanıklar dinlendikten sonra, İTÜ Trafik Kürsüsü veya Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Fen Heyeti gibi kurumlardan seçilecek uzman bilirkişi kurulundan istiap haddinden fazla yolcu alınması ile kazanın meydana gelmesi arasında uygun nedensellik bağının bulunup bulunmadığı konusunda rapor alınmalıdır." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>253</sup> Tandoğan: Sorumluluk, s. 8.

<sup>254</sup> Bazı zararlar KTK kapsamı dışında bırakılmıştır. KTK'nın uygulama alanı Birinci Bölüm/ IV'te irdelenmiştir.

<sup>255</sup> Yılmaz, s. 69.

katlanma ilkesidir.<sup>256</sup> Buna göre herkes kusuru ile ya da meydana getirdiği tehlike ile, zararın bir kısmını giderir ve bir kısmına katlanır. Örneğin bir bisiklet ile motorlu aracın çarpışması neticesinde doğan zararda işleyen, işletme tehlikesi nedeniyle, bisiklet sürücüsü ise kusuru nedeniyle sorumludur. İşletenin ayrıca kusuru varsa bu da dikkate alınır. Kusurlar ve işletme tehlikesi zarardaki etkilerine göre paylaşılır. İşleten, aracın meydana getirdiği işletme tehlikesine uygun olarak kendi zararının bir bölümüne katlanır. Aynı şekilde kusur sorumlusu bir bisiklet sürücüsü de kendi kusuru nedeniyle kendi zararının bir bölümüne katlanır.<sup>257</sup> İstisna olanlar ise KTK m. 88/II ve 89/I'dir. Bu istisnalar gereği motorlu araç işletenler kusurları oranında zararı gidermekle yükümlüdürler. Burada işletme tehlikeleri ikinci plana itilerek bu tehlikelerin birbirini götürdüğü varsayılmaktadır. Buna ise etkisizleştirme kuramı denir.<sup>258</sup>

KTK'ya göre tehlike sorumluluğunda, mali sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu vardır. İşletme tehlikesinin büyüklüğü ve kimi zaman çok fazla kişinin cismani zarar görmesi ya da hayatını kaybetmesi nedeniyle, araç işleticisinin doğan zararı karşılamasının mümkün olamaması gibi nedenlerle, bu sorumluluk, sigorta koruması kapsamına alınmıştır. Böylelikle zarar görenin, işletenden zararın tazminini karşılayamama riski ortadan kaldırılmaktadır. Zarar gören kişi doğrudan sigortaya da başvurabilmekte, sigortanın zorunlu karşıladığı sorumluluk miktarını aşan kısımlar için de yine işletene başvurma hakkı bulunmaktadır.<sup>259</sup>

Tehlike sorumluluğunu düzenleyen kanunlar gereği, zararın doğumundan önce sorumluluğu kaldıran ya da sınırlayan anlaşmalar geçersiz sayılmaktadır.<sup>260</sup> Zararın doğmasından sonra yapılan anlaşmalar kural olarak geçerlidir.<sup>261</sup>

---

<sup>256</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2010/10107, K. 2011/3783, T. 21.4.2011 ‘‘Kaza tespit tutanağı davacı lehine delil oluşturup tutanakta davalı sürücünün tali kusurlu olduğu belirtilmiştir. Aksi davalı tarafından da kanıtlanmamış olduğundan, gerektiğinde tutanak tanıkları da dinlenerek, konusunda uzman yeni bir bilirkişi heyetinden rapor alınarak, araçların buldukları konum, sürücülerin beyanları ve araçların çarpma noktaları da dikkate alınarak kusur durumlarının belirlenmesi, ışık ihlalinin kesin olarak tespit edilememesi durumunda uygulamada kabul edilen görüşe göre işletenlerden hangisinin kusurlu olduğunun kesin olarak tespit edilemediği durumda, tehlike sorumluluğuna katlanma ilkesi uyarınca, zararın işletme tehlikeleri doğrultusunda, tehlikeler eşit varsayıldığından zarar yarı yarıya paylaşılır.’’<http://www.kararara.com/>,E.T. 25.12.2018.

<sup>257</sup> **Yılmaz**, s. 18.

<sup>258</sup> **Yılmaz**, s. 19.

<sup>259</sup> **Yılmaz**, s. 20.

<sup>260</sup> Sorumsuzluğa yönelik anlaşmalar Üçüncü Bölüm/ II.E’de irdelenmiştir.

<sup>261</sup> **Yargıtay** 19. HD, E. 1994/ 6775, K. 1994/ 8393, T. 26.9.1994 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

## 2.2. Sorumluluğun Şartları

### 2.2.1. Genel Olarak

Kural olarak işletenin sorumluluğu, aracın işletilmesine bağlıdır. Diğer bir ifadeyle zarar ile aracın işletilmesi arasında illiyet bağının olması, sorumluluğun gerçekleşmesi için yeterlidir.<sup>262</sup> Buna göre; zarar, motorlu araç, karayolu, işletme ve nedensellik bağı koşullarının gerçekleşmesi gerekir. Ayrıca bunların varlığının yanında, sorumluluktan kurtulma nedenlerinin de bulunmaması gerekir.

### 2.2.2. Aracın İşletilmesi

KTK'nın öngördüğü sorumluluk, tehlike sorumluluğudur. Kanun, tehlike sorumluluğunu aracın işletilmesine bağlı kılmıştır. Nitekim KTK m.85/I'e göre bir motorlu aracın işletilmesi bir zarara neden olursa, işleten sorumlu olmaktadır. Sonuç olarak aracın işletilmesi için KTK m. 85/I<sup>263</sup>, 85/III<sup>264</sup>, 85/IV<sup>265</sup> kapsamında bir durumun varlığı gerekir. Önemli olan, aracın işletilmesi ile zararın doğması arasında uygun nedensellik bağının bulunmasıdır.<sup>266</sup>

#### 2.2.2.1. Motorlu Aracın İşletilmesi

##### 2.2.2.1.1. Genel Olarak

KTK m. 5/I kapsamında işletilme ile kastedilen, aracın hareketi ile ilgili mekanik bir kavramdır. Bu bağlamda doktrinde işletme kavramını açıklayan üç görüş vardır.<sup>267</sup> Bunlar, trafiğe çıkarma görüşü, makine tekniği görüşü ve işletme tehlikesi görüşüdür.

Trafiğe çıkarma görüşüne göre, araç karayolundan çekilip, trafik dışında bir yere konulmadıkça işletiliyor sayılır. Aracın hareket halinde olup olmaması, motorunun ya

<sup>262</sup> **Yargıtay** HGK, E. 1990/ 4-619, K. 1991/ 70, T. 13.2.1991 "Objektif sorumluluk durumlarında kusur aranmaz. Sorumluluğu doğuran olayla zarar arasında uygun illiyet bağı bulunması yeterlidir. İlliyet bağı üçüncü kişinin veya zarar görenin ağır kusuru ile kesilmedikçe sorumluluk devam eder." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>263</sup> KTK m. 85/I, Motorlu aracın işletilmesi.

<sup>264</sup> KTK m. 85/III, İşletilme halinde olmayan motorlu aracın neden olduğu trafik kazası.

<sup>265</sup> KTK m. 85/IV, Kazadan sonra yapılan yardım çalışması.

<sup>266</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2004/ 14212, K. 2005/ 11695, T. 30.11.2005 "Davalılardan ...Ltd.Şti'nin 2918 sayılı KTK'nun 85. maddesine dayalı sorumluluğunun doğabilmesi için, motorlu bir aracın karayolunda bir zararın neden olması, bu zararın bu aracın işletilmesi sırasında meydana gelmiş olması, zarar ile aracın işletilmesi sırasında uygun bir nedensellik bağının mevcut olması koşullarının birlikte bulunması gerekmektedir. Bu koşullar somut olayda gerçekleşmiştir." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>267</sup> **Yılmaz**, s. 112.

da diğer mekanik aksamalarının çalışıp çalışmaması önemli değildir.<sup>268</sup> Trafiğe çıkarma görüşü Almanya’da geçerlidir. Bu görüşün Türk ya da İsviçre Hukuku’nda kabul edilmesi düşünülemez. Zira Alman Hukuku’nda işletme kavramının geniş yorumlanmasına rağmen KTK m. 85/III, işletme kavramının geniş yorumlanmasını engeller. Örneğin yol kıyısına bırakılmış bir aracın yol açtığı trafik kazası KTK m. 85/III kapsamına girer.<sup>269</sup> Bununla beraber aksi görüşte, yani trafiğe çıkma görüşünün benimsenmesi gerektiğini savunan yazarlar<sup>270</sup> da vardır.<sup>271</sup>

Makine tekniği görüşüne göre ise, motorlu aracın onu özel bir tehlike kaynağı yapan motor, far gibi mekanik aksamının çalışması yeterlidir.<sup>272</sup> Motoru çalışmayan ya da farları yanmayan araç işletme halinde değildir. Bu görüş, motorlu aracı asıl tehlikeli yapan şeyin motorunun değil, bu güçle hareket etmesi olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir.<sup>273</sup>

## 2.2.2.1.2. İşletme Tehlikesi Görüşü

### 2.2.2.1.2.1. Kavram

İşletme tehlikesi görüşü, Türk Hukuku’nda çoğunlukla benimsenen<sup>274</sup> işletmeye özgü bir görüştür. Karl Oftinger tarafından ileri sürülmüştür.<sup>275</sup>

Motorlu araçların zarar verme eğilimi büyüktür ve bu özellikleri gereği çok sık kazaya neden olmakla büyük zararlara da yol açmaktadırlar. Kanunda öngörülen tehlike sorumluluğunun dayanağı, motorlu araçların meydana getirdiği kendine özgü bu tehlikedir. Buna, motorlu aracın işletilmesine özgü tehlike ya da işletme tehlikesi denilmektedir. Bu bağlamda KTK m.85/I’deki işletme kavramını, motorlu araca özgü işletme tehlikesi olarak yorumlamak gerekir. KTK m.85/I, işletme tehlikesinin gerçekleşmesi sonucu doğan kazalara uygulanır.<sup>276</sup>

Motorlu araca özgü tehlike, genellikle aracın kendi motor gücüyle harekete geçip hızlanmasından kaynaklanmaktadır.<sup>277</sup> Araç, hızı ve ağırlığının da etkisi ile yıkım

<sup>268</sup> Bolatoğlu, s.169.

<sup>269</sup> Yılmaz, s. 112.

<sup>270</sup> Kılıçoğlu: Batider, s. 26; Çeliktas, s. 44; Karahasan, s. 741.

<sup>271</sup> Yılmaz, s. 113.

<sup>272</sup> Adal: Sorumluluk, s. 44.

<sup>273</sup> Gürsoy, s. 31.

<sup>274</sup> Gürsoy s. 30; Tandoğan: Sorumluluk, s. 240; Eren, s. 690; Bolatoğlu, s. 171; Aşçıoğlu, s. 40; Kılıçoğlu, s.377; Antalya, s.662.

<sup>275</sup> Yılmaz, s. 114.

<sup>276</sup> Kılıçoğlu, s.377.

<sup>277</sup> Bolatoğlu, s.175; Eren, s. 660; Nomer, s. 64; Antalya, s.662.



gücü çok fazla olabilen bir cisme dönüşür. Bu durumda araç üzerindeki hakimiyet azalır ve kontrol zayıflar. Bunun sebebi motorunun olması değil, motor gücü ile hareket etmesinden kaynaklıdır. Kendi motor gücüyle hareket eden araç her zaman işletme tehlikesi meydana getirir.<sup>278</sup> KTK maddeleri kural olarak aracın motor gücü ile hareket ettiği ya da bu gücün araç üzerinde etkili olduğu durumlarda<sup>279</sup> diğer bir anlatımla kazanın varlığının, aracın motor gücü ile ilişkilendirilebildiği durumlarda uygulanır. Aracın hızının az ya da çok olması da önemli değildir; bu sadece zararın paylaşılmasında önemlidir. Hız yüksekse işletme tehlikesi de yüksektir. Zarar, kural olarak işletme tehlikesi gözetilerek paylaşılır.<sup>280</sup> Yol kenarında duran kamyonun, kütlesi ile oluşturduğu tehlike, motorlu araca özgü bir tehlike değildir. Önemli olan kazanın, motorlu aracın kullanımının meydana getirdiği özel tehlikeden doğmasıdır. Diğer bir deyişle, bu özel tehlike aracın motorunun olması değil, motor gücü ile hareketin meydana getirdiği tehlikedir.<sup>281</sup>

Motor gücü ile hareket eden araçlar işletme halindedir. Bu görüşten hareketle duran araçların işletme halinde olmadığı sonucu çıkarılamaz. Aracın hareketinin doğrudan etkili olduğu durumlarda, mesela bir başka araca çarpmamak için aniden duran araç açısından işletme tehlikesi var kabul edilir.<sup>282</sup>

Bir motorlu aracın motorunun çalıştırılıp, hareket haline geçmesi durumunda, aracın işletildiğinden kuşku yoktur. Keza, trafik içinde zorunlu bir nedenle duran aracın motoru durdurulsa bile işletilme halindedir.<sup>283</sup> Hareket halindeki bir aracın motoru dursa bile işletilme hali devam eder. Buna karşılık, trafik içinde durmayan ve park eden bir araç, motoru çalışsa bile işletilme halinde değildir.<sup>284</sup>

---

<sup>278</sup> **Antalya**, s.662, **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 1043, K. 2015/ 7948, T. 28.5.2015 ‘‘Motorlu araçların işletilme tehlikesine karşı, zarar gören 3. şahısları korumak amacıyla getirilmiş olan bu düzenlemeyle öngörülen sorumluluğun bir kusur sorumluluğu olmayıp, sebep sorumluluğu olduğu, böylece araç işletenin sorumluluğunun sebep sorumluluğunun 2. türü olan tehlike sorumluluğuna dair bulunduğu öğretide ve yargısal içtihatlarla kabul edilmektedir. ( Fikret Eren, Borçlar Hukuku, 9. Bası, s. 631 vd.; A. Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, Genişletilmiş 10. Baskı, s. 264 vd ).’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>279</sup> **Tunga**, Enis: KTK 50. Maddesine Göre Araç Sahibinin Sorumluluğunun Olumlu Şartları, Yasa Hukuk Dergisi, Cilt III, S. 7, Y. 1980, s. 960.

<sup>280</sup> **Eren**, s. 692.

<sup>281</sup> **Eren**, s. 660; **Bolatoğlu**, s. 175; **Nomer**, s. 64; **Kılıçoğlu**, s. 378.

<sup>282</sup> **Bolatoğlu**, s.163.

<sup>283</sup> **Aşçıoğlu**, s. 73; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 76.

<sup>284</sup> **Bolatoğlu**, s. 164; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 76.

Motorlu aracın, bir hayvan veya insan tarafından çekilmesi ya da itilmesi durumunda işletilme yoktur.<sup>285</sup> Buna karşılık, aracın kendi ağırlığıyla hareket ettiği bir durumda, aracın işletilme halinde olduğu kabul edilmektedir.<sup>286</sup>

#### 2.2.2.1.2.2. Kaza

Zarar veren olayın, kaza niteliğinde olması gerekir. Burada önemli olan zarar verici olayın birdenbire ve dışarıdan gelmesidir. Dışarıdan gelmeyen bir durumdan ötürü (mesela yolcunun kalp krizi geçirmesinde) oluşan durum iç bir olay olup kaza olarak nitelenemez.<sup>287</sup> Keza birdenbire gerçekleşmeyen olaylar da (motordan çıkan sesin zamanla şoförün kulağına verdiği zarar) kaza niteliğinde değildir.<sup>288</sup>

Zarar verici kazanın trafik kazası olması gerekmez. Duran bir araç da işletme kazasına sebebiyet verebilir. Zira burada aranılan şey, işletme kazasıdır. Duran bir araçtaki sıcak suyun fışkırması trafik kazası olmasa dahi KTK kapsamındadır.<sup>289</sup> KTK m.3'te trafik kazası tanımı yapılmıştır. Bu tanım gereği bir kazanın trafik kazası olarak nitelendirilebilmesi için, en az bir aracın hareket halinde olması gerekir. Bu nedenle, mesela yol kenarına park etmiş bir araca, hayvan ya da insanın çarpması halinde trafik kazası yoktur.<sup>290</sup>

Doktrinde bir görüşe göre KTK'nın 85. maddesinin I. fıkrasında, trafik kazasından söz edilmemekle birlikte, işletenin zarardan sorumlu tutulabilmesi için zararın trafik kazasından doğması gerektiği kabul edilmektedir.<sup>291</sup>

Yargıtay da kararlarında trafik kazası terimini kullanmaktadır.<sup>292</sup> Nitekim, aynı maddenin III. fıkrasında, işletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi şeklindeki ifadesi yer almaktadır. KTK'nın 85. maddesinin I. fıkrasında, kazadan söz edilmemesi, kazanın

<sup>285</sup> **Gürsoy**: Kongre, s. 30; **Bolatoğlu**, s. 164.

<sup>286</sup> **Aşçıoğlu**, s. 38;

<sup>287</sup> **Eren**, s. 675

<sup>288</sup> **Bolatoğlu**, s.151.

<sup>289</sup> **Yılmaz**, s. 118.

<sup>290</sup> **Eren**, s. 694; **Bolatoğlu**, s. 177.

<sup>291</sup> **Aşçıoğlu**, s. 45; **Bolatoğlu**, s. 149; **Havutçu/ Gökya**, s. 33.

<sup>292</sup> **Yargıtay** 10. HD, E. 2014/ 11391, K. 2015/ 15033, T. 15.9.2015 “*Dava, trafik kazası sonucu geçici iş göremezlik durumuna giren sigortalıya yapılan masraf ve ödemelerin rücu tazmini istemine ilişkindir. Mahkemece, trafik konusunda uzman bilirkişi heyetinden tarafların kusur oran ve aidiyetlerine ilişkin kusur raporu alınmaksızın yazılı biçimde hüküm tesis edilmiş olması, usul ve yasaya aykırı görülmüştür.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

sorumluluğun bir şartı olmamasından değil, kazanın aracın işletilmesinin doğal bir sonucu olmasından ileri gelmektedir.<sup>293</sup>

## 2.2.2.2. Zararın İşletme Halinde Olmayan Bir Motorlu Aracın Neden Olduğu Trafik Kazasından Doğması

### 2.2.2.2.1. Genel Olarak

İşletenin, işletme halinde olan motorlu aracın verdiği zararlardan doğan sorumluluğu tehlike ilkesine dayanır. KTK m. 85/III bağlamında, kusur sorumluluğu veya olağan sebep sorumluluğu doğar.<sup>294</sup> İşletenin, işletilme halinde olmayan motorlu aracın sebep olduğu kazada, kendi kusurunun varlığı halinde, sorumluluğu kusur ilkesine dayanır. Kaza ve zarar, eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimselerin kusurundan veya araçtaki bozukluktan ileri geliyorsa olağan sebep sorumluluğu söz konusudur. Ancak kaza, motorlu araçtaki bozukluktan ileri gelmiş ve bu bozukluk, işletenin kusurundan doğmuşsa sorumluluğu kusur esasına dayanır.

İşletme halinde olmayan bir motorlu aracın neden olduğu trafik kazasından doğan sorumluluk, işletme halinde olan araçtaki sorumluluğu bir nevi tamamlar niteliğe sahiptir. Böylelikle bu sorumluluğun (KTK m. 85/III) var olduğu yerde işletme sorumluluğu (KTK m. 85/I) uygulanmaz. Bu bağlamda hangi maddenin uygulanmasının tespiti açısından aracın işletilme halinde olup olmadığının tespiti önem arz eder.<sup>295</sup> İşletme halinde olamayan bir aracın neden olduğu trafik kazasında, zarar gören kişi, kazanın varlığında işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun varlığını ya da araçtaki bozukluğun zarara sebebiyet verdiğini kanıtlaması gerekir.<sup>296</sup> Bu durumda işletenin kusurunun varlığını kanıtlamak gerektiğinde, zarar gören esasen

<sup>293</sup> **Bolatoğlu**, s. 149. Karşı yönde, **Yılmaz**, s. 121. Yılmaz'a göre hareket halindeki bir aracın sebep olduğu kaza, bir işletme kazası ve aynı zamanda trafik kazasıdır. Ancak duran bir araç da işletme kazasına neden olabilir. Harekete geçmek için çalıştırılan motorun bir hayvanı ürkütmesi, durduktan sonra araçta meydana gelen bir patlama ya da sıcak suyun fişkırması neticesinde doğan zararlar işletme kazasıdır. Bunlar trafik kazası niteliğinde olmamakla birlikte KTK m. 85/I kapsamına girer. Trafik kazası KTK m. 85/III'te düzenlenen sorumluluğun koşuludur. KTK m. 85/I'de ise özellikle 'bir motorlu aracın işletilmesi zarara neden olursa' denilerek, sorumluluk açıkça aracın işletmesine bağlanmıştır. Buna, bu yüzden tehlike sorumluluğunun bir türü olarak, işletme sorumluluğu da denilmektedir.

<sup>294</sup> **Tunç**, Ramazan: Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve İşletene Tanınan Genel Kurtuluş Kanıtı (I), YD., C. XVII, S. 4, Y. 1991, s. 534.

<sup>295</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2010/ 9872, K. 2011/ 3638, T. 19.4.2011 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>296</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 1997/ 2949 K. 1997/ 2548, T. 13.05.1997 "Park halindeki davalı aracının yanması ve davacı sigortalı araca yangının sirayet etmesinde davalı araç malikinin kusurlu olduğunun veya araçtaki bozukluğun buna sebep olduğu kanıtlanamadığına göre, davanın reddine karar verilmelidir." <http://www.ankarabaru.org.tr/>, E.T. 25.12.2018.

Borçlar Kanunu'na da (genel hükümlere) dayanabilirse de KTK'nın farklı kıldığı durum, yardımcı kişilerin kusurunda işletene kurtuluş kanıtı tanınmamasıdır. Keza araçtaki bozukluk bir kusura dayanmasa da işleten sorumludur. Ancak kanuni düzenlemede, ispat yükü zarar görenin aleyhinedir.<sup>297</sup> İşletme halinde olmayan aracın uygulamadaki önemi, trafik sigortası açısından; zira aracın işletilmesinden doğmayan zararlar sigorta dışında bırakılmıştır.<sup>298</sup>

#### 2.2.2.2.2. Sorumluluk Şartları

- **Trafik Kazası**

KTK m. 85/III'ün uygulanabilmesi için, işletme halinde<sup>299</sup> olmayan motorlu araçtan başka, zararın mutlaka trafik kazasından doğması gerekir. KTK anlamında bir olayın trafik kazası olarak nitelenebilmesi için araçlardan en az birinin hareket halinde olması gerekir. Duran ya da işletme halinde olmayan araç, kendiliğinden harekete geçmedikçe veya hareket halindeki bir araç kazaya karışmadıkça trafik kazasından bahsedilemez.<sup>300</sup> Bu bağlamda gece vakti ışsız bir şekilde yol kenarında duran motorlu araca, hareket halindeki motorsuz bir araç çarparsa da işletme halinde olmayan motorlu aracın neden olduğu trafik kazası söz konusudur. Önemle belirtelim ki çarpan aracın motorlu olması gerekmez. KTK kapsamında, duran aracın kapısının aniden açılarak yoldan geçen bisiklete çarpması trafik kazasıdır. Önemli olan duran aracın kapısının başka bir araca çarpmasıdır. Mesela yayaya çarpma durumu trafik kazası değildir.<sup>301</sup> Trafik kazası niteliğinde olmayan olaylarda KTK m. 85/III uygulanmaz. Araçtan inen yolcunun bir başka binen yolcuyla çarpışması, yük boşaltan kamyonun kasasının aniden açılarak işçiyi yaralaması da böyledir.<sup>302</sup>

- **İşletenin veya Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Kusuru ya da Araçtaki Bozukluk**

Kaza, işletenin kusurundan kaynaklanabilir. Önemli olan kusur ile kaza arasında nedensellik bağının olmasıdır. Kusur için ayırtım gücü gerektiğinden, ayırtım gücü

---

<sup>297</sup> Yılmaz, s. 123.

<sup>298</sup> KTK m. 91/I “İşletenlerin, bu Kanunun 85 inci maddesinin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.”

<sup>299</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2005/ 13995, K. 2005/ 12763, T. 23.12.2005 <http://www.hukukturk.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>300</sup> Nomer, s.70.

<sup>301</sup> Bolatoğlu, s. 177.

<sup>302</sup> Eren, s. 696.

olmayan işleten sorumlu tutulamaz.<sup>303</sup> Fakat burada TBK m. 65 uyarınca hakkaniyet ilkesi gereği zararın tazmini, ayırtım gücü olmayan işletenden istenebilir.<sup>304</sup> Buna göre mesela akıl hastası bir kişiye miras yolu ile intikal eden bir otobüs ile yolcu taşınırken kaza olsa, hakkaniyet gerektiriyorsa, ayırt etme gücü bulunmayan kişinin verdiği zararın, tamamen veya kısmen giderilmesi istenebilir.

İşletenin yardımcıları, aracın bırakıldığı kişiler ve yolcular, eylemlerinden sorumlu olunan kişilerdir.<sup>305</sup> İşletenin kusuru yok ise de bu kişilerden birinin kusuru bulunmadıkça sorumluluk doğmaz. Fakat yine yukarıdaki düşünceye göre, kanun, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan söz ettiği için, bunların temyiz kudretine sahip olmamaları halinde de hakkaniyet ilkesi gereği zararın, tamamen veya kısmen giderilmesi istenebilir. Aracını yol kenarında ve fakat nizami ve uzaktan fark edilir şekilde bırakan işleten yardımcısı kusurlu değildir ve işleten (sigorta) sorumlu değildir. Yardımcılardan dolayı olan sorumluluk işleten açısından tehlike sorumluluğu değil, olağan kusursuz sorumluluktur. Bu anlamda işletenin genel hükümlerden farklı olarak kurtuluş kanıtı getirememesi zarar görenin lehinedir.<sup>306</sup> Zarar gören, bu kimselerin kusurunun varlığını ispatlamakla yükümlüdür.<sup>307</sup>

Araçtaki bozukluk, aracın kazada etkili olan bir parçasının herhangi bir işlevini yerine getirememesidir.<sup>308</sup> Kazada etkili olmayan bozukluklar bu kapsamda değildir.<sup>309</sup> Kazanın oluşmasında etkili olan bozukluk, aracın ışıklarının gece aniden sönmesi sonucu bu araca başka bir aracın çarpması buna örnektir. Burada da işleten olağan kusursuz sorumludur.<sup>310</sup> Bununla birlikte araçtaki bozukluk, zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır kusurundan kaynaklanıyorsa işleten zarardan sorumlu olmaz.<sup>311</sup> Bu bağlamda imalatçı, üçüncü kişi sayılmaz; işleten, imalatçının ağır kusurundan dahi sorumlu olmalıdır. Tamirci açısından ise, tamircinin kusuru, bakım ve onarımdaki dikkatsizlik ve özensizliğine dayanıyorsa, işletenin sorumluluğu doğar. Ancak tamirci,

---

<sup>303</sup> Eren, s. 698.

<sup>304</sup> Eren: Akit Dışı Sorumluluk, s. 202.

<sup>305</sup> İşletenin, fiillerinden sorumlu olduğu kişiler Birinci Bölüm/ II.B.3'te irdelenmiştir.

<sup>306</sup> Yılmaz, s. 127.

<sup>307</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2005/ 12177, K. 2006/ 13107, T. 11.12.2006 ‘‘Davacı tarafın KTK.nun 85/3 üncü maddesindeki durumların yani olaya işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bozukluğun neden olduğunu kanıtlaması gerekir.’’ <http://legalbank.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>308</sup> Yılmaz, s.126.

<sup>309</sup> Çelikleş, s. 96; Nomer, s. 75; Tunç, Ramazan: Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve İşletene Tanınan Genel Kurtuluş Kanıtı, (2), YD, C. XVIII, S.1-2, Y. 1992, s. 176.

<sup>310</sup> Eren, s. 699.

<sup>311</sup> Aşçıoğlu, s. 59; Bolatoğlu, s. 187; Çelikleş, s. 96; Eren: Akit Dışı Sorumluluk, s. 207; Kılıçoğlu: Batider, s. 37; Tunç: Kanıt 2, s. 176.

aracı kasten bozmuşsa işleyen, üçüncü kişinin eyleminden sorumlu tutulamaz. Bunun gibi, tamirci dışında üçüncü bir kişinin, aracı kasten bozması halinde de işleyen, meydana gelen zarardan sorumlu tutulmamalıdır.<sup>312</sup> Her halde zarar gören, kazanın araçtaki bozukluktan kaynaklandığı ispat etmelidir.<sup>313</sup>

### 2.2.2.2.3. İspat Yükü ve Sigorta Kapsamı

KTK m. 85/III kapsamındaki kusurun ya da araçtaki bozukluğun kazaya neden olduğunu, zarar görenin ispatlaması gerekir. Bu ispat yükünün zarar görene yükletilmesi ile onun konumu gereksiz yere ağırlaştırılmıştır.<sup>314</sup> İşletenin KTK m. 85/III'e göre olan sorumluluğu, zorunlu trafik sigortası kapsamı dışındadır. Bu kapsam dışı durum açısından da zarar göreni koruma amacı dışına çıkmıştır.<sup>315</sup>

### 2.2.2.3. Zararın Kazadan Sonra Yapılan Yardım Faaliyetlerinden Doğması

#### 2.2.2.3.1. Genel Olarak

Bir kazadan sonra yapılan yardım faaliyetlerinin belirli bir şekli yoktur. Örneğin, arabada sıkışan birini kurtarmaya çalışmak, yanan aracı söndürmeye çalışmak veya yaralıyı bir kişiyi hastaneye götürmeye çalışmak yardım faaliyetleridir. Önemli olan, söz konusu yardım faaliyetinin kaza sebebiyle yapılması gerekir. KTK zararın giderilmesi yönünden TBK m. 529'daki kuraldan<sup>316</sup> daha geniş kapsamlıdır. İşleten sadece kendisine değil başka kimselere yapılan yardım faaliyetlerinden doğan zarardan da sorumlu tutulmuştur.<sup>317</sup> Bu zararlardan doğan sorumluluk, sigorta kapsamı dışında bırakılmıştır.

<sup>312</sup> Havutçu/ Gökyayla, s. 79.

<sup>313</sup> Yargıtay 11. HD, E. 1997/ 2949, K. 1997/ 2548, T. 13.05.1997 "Park halindeki davalı aracının yanması ve davacı sigortalı araca yangının sirayet etmesinde davalı araç malikinin kusurlu olduğunun veya araçtaki bozukluğun buna sebep olduğu kanıtlanamadığına göre, davanın reddine karar verilmelidir." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>314</sup> Eren, s. 699.

<sup>315</sup> Yılmaz, s. 127.

<sup>316</sup> TBK m. 529 "İş sahibi, işin kendi menfaatine yapılması hâlinde, iş görenin, durumun gereğine göre zorunlu ve yararlı bulunan bütün masrafları faiziyle ödemek ve gördüğü iş dolayısıyla üstlendiği edimleri ifa etmek ve hâkimin takdir edeceği zararı gidermekle yükümlüdür. Bu hüküm, umulan sonuç gerçekleşmemiş olsa bile, işi yaparken gereken özeni göstermiş olan iş gören hakkında da uygulanır."

<sup>317</sup> Gürsoy, s. 36; Bolatoğlu, s. 181.

### 2.2.2.3.2. Koşulları

Kazadan sonra yapılan yardım faaliyetlerinden doğan bu sorumluluğun doğabilmesi için öncelikle KTK kapsamına giren bir kazanın mevcut olması gerekir. Kazanın işletme kazası veya trafik kazası olmasına gerek yoktur. KTK ile korunan bu durumlarda yardım çalışmaları teşvik edilmek istenilmiştir.<sup>318</sup>

Yardım eden kişinin bir zarara uğramış olması gerekir.<sup>319</sup> KTK m. 85/IV’te zarar açısından bir ayırım yapılmamıştır. İşleten eşyaya ve kişiye gelen zararlardan sorumludur. Kaza sonrası yanan bir aracı söndürmeye çalışan kişinin yüzünün yanması kişiye ilişkin zarar; yaralı taşıyan aracın koltuğunun kanlanması ise eşyaya ilişkin zarara örnek olabilir. Ayrıca, yaralı taşıyan bir taksinin yoksun kaldığı kazanç da zarar kapsamındadır.<sup>320</sup>

Diğer yönden, zararın yardım faaliyetlerinden doğması, diğer bir anlatımla zarar ile yardım faaliyetleri arasında illiyet bağı olması gerekir. Ayrıca zararın kişinin iradesi dışında oluşan zararlardan olması gerekir. İşleten her türlü zarardan değil, ancak uygun illiyet bağı kurulan zararlardan sorumludur. Ancak, hakim uygun illiyet bağı bulunmamasına rağmen, hakkaniyete göre örneğin, yaralıları hastaneye taşırken trafik kazası geçiren yardım edenin zararından işleteni sorumlu tutabilir.<sup>321</sup>

Nihayet işletenin aracının kazaya katılmış olması gerekir. İşletenin sorumluluğu işlettiği aracın kazaya katılması ile olur. Zarardan işletenin sorumlu olması için; kazadan kendisinin sorumlu olması ya da yardımın doğrudan kendisine veya aracında bulunanlara veya kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir.<sup>322</sup> Bu durumda mevcut bir kazadan sonra yapılan yardım faaliyetleri sırasında yeni oluşan bir kazaya sebebiyet veren başka bir işletenin sorumluluğu KTK m. 85/IV kapsamında değildir. Zira burada işletenin sebebiyet verdiği yeni bir kazaya yapılan bir yardım söz konusu değil, önceden yapılan kazaya yardım edilmektedir. Keza yardım, doğrudan yeni kazaya sebebiyet veren işletenin kendisine veya onun aracında bulunanlara veya kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılmamaktadır.<sup>323</sup>

<sup>318</sup> Eren, s. 700.

<sup>319</sup> Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, E.2011/ 17-787, K. 2012/ 92, T. 22.02.2012 <http://www.turkhukuksitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>320</sup> Havutçu/ Gökyayla, s. 82; Nomer, s. 73.

<sup>321</sup> Eren: Akit Dışı Sorumluluk, s. 205; Karşı yönde Havutçu/ Gökyayla, s. 83.

<sup>322</sup> Yılmaz, s. 131.

<sup>323</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2013/ 12257, K. 2014/ 19183, T. 22.12.2014 “Kaza sonrasında düzenlenen kaza tespit tutanağından, 72 ..0742 plakalı yolcu minibüsünün sürücüsünün aracın direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucu bariyerlere çarpıp sol şeritte yana devrilerek sürüklendiği, davacıların murisinin de aralarında bulunduğu kişilerin yaralılarına yardım etmek amacıyla aracın başına toplandığı sırada süratli

### 2.2.3. Zarar

KTK, her türlü zararı koruma altına almamıştır. Sadece kişiye ve şeye ilişkin zararlar koruma altına alınmış olup, mesela manevi zararlar ya da araçta taşınan eşyaya ilişkin zararlar KTK kapsamı dışındadır.<sup>324</sup> Doktrinde, bu zararlar arasında yapılan ayırım, mantıklı bir açıklaması olmadığı için eleştirilmektedir.<sup>325</sup>

Zarar konusu Üçüncü Bölümde detaylı olarak incelenmiştir.

### 2.2.4. Zararın Karayolunda Olması

KTK kapsamında karayolu olan ya da karayolu sayılan<sup>326</sup> yerlerde olan kazalarda KTK hükümleri uygulanır. Buna göre, bir tarlada ya da boş bir arazide meydana gelen kazalarda Karayolları Trafik Kanunu uygulanmayacaktır.<sup>327</sup> Karayolu, trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır. Karayolu terimi açısından, anayol, tali yol, şehirlerarası yol, köy yolu ya da toprak yol olması önemli değildir.<sup>328</sup>

Bir görüşe göre, önemli olan aracın işletildiği yer değil, aracın işletilmesidir. Bu sebeple, zarara sebep olan kazanın meydana geldiği yerin önemi yoktur.<sup>329</sup> Fakat, diğer bir görüşe göre Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesi, 2. maddenin II. fıkrasıyla birlikte değerlendirilmelidir. Bu fıkrada, bu kanunun karayollarında uygulanması gerektiğinden bahisle, işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için, sorumluluğu doğuran kazanın karayolunda gerçekleşmesi gerekir.<sup>330</sup> Yargıtay'ın görüşü de bu yöndedir.<sup>331</sup>

---

*biçimde gelen 27 .. 5168 plakalı aracın kaza yapmış minibüsü geç fark etmesi sonucu duramayarak minibüse ve yaralılara çarparak 2. bir kazaya sebebiyet verdiği ve bu çarpışma neticesinde davacıların murisi F.'la birlikte iki kişinin daha hayatını kaybettiği, minibüs sürücüsü H.'ın ve 27 .. 5168 plakalı araç sürücüsü İ.'in kusurlu olduklarının tespit edildiği anlaşılmaktadır. İTÜ öğretim üyelerinden alınan 3 kişilik bilirkişi heyet raporunda; 72 .. 0742 plakalı araç sürücüsünün ilk kazada asli ve tam kusurlu, 2. kazada tali kusurlu; davacıların murisinin öldüğü 2. kazada 27 .. 5168 plakalı araç sürücüsü asli kusurlu, ölenlerin tali kusurlu oldukları belirlenmiştir. Mahkemece, kusur oranlarının tespiti için trafik uzmanı bilirkişiden rapor alınmış, raporda; 1. kazada 72 .. 0742 plakalı aracın sürücüsünün %100, 2. kazada 27 .. 5168 plakalı aracın sürücüsünün %100 kusurlu oldukları kabul edilmiş ve bu rapor hükme esas alınmıştır...' http://www.kazanci.com/, E.T. 25.12.2018.*

<sup>324</sup> KTK'nın kapsamı Birinci Bölüm/ I.B'de irdelenmiştir.

<sup>325</sup> **Bolatoğlu**, s.139.

<sup>326</sup> Yer bakımından uygulama alanı Birinci Bölüm/ I.B.1'de irdelenmiştir.

<sup>327</sup> **Yargıtay** 10. HD, E. 1995/ 145, K. 1995/ 2596, T. 14.3.1995 http://www.kazanci.com/, E.T. 25.12.2018.

<sup>328</sup> **Yılmaz**, s. 25.

<sup>329</sup> **Karahasan**, s. 742-743; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 527; **Tandoğan**: Sorumluluk, s. 244.

<sup>330</sup> **Çeliktaş**, s. 45; **Nomer**, s. 40-41.

<sup>331</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 12143, K. 2014/ 10285, T. 30.6.2014 "Trafik sigortası, işletenin karayolu veya karayolu sayılan alanlarda neden olduğu zararları sigorta örtüsüne alır. Karayolu sayılmayan veya karayolu olmayan yerlerdeki işletenin sorumluluğu ise genel hükümlere tabidir." http://www.kazanci.com/, E.T. 25.12.2018.



KTK, karayolu olmayan bazı yerlerde de kanunun uygulanacağını belirtmiştir. Karayolu dışında kalan kamuya açık alanlarda; park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarının araç trafiği için faydalanılan yerlerinde; otoyollar, deniz, göl, akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da KTK uygulanacaktır.

Zorunlu trafik sigortası da, işletenin karayolu veya karayolu sayılan alanlarda neden olduğu zararları sigorta kapsamına almaktadır. Karayolu sayılmayan veya karayolu olmayan yerlerdeki işletenin sorumluluğu ise genel hükümlere tabidir.<sup>332</sup>

### 2.2.5. Zarara Motorlu Bir Aracın Sebep Olması

KTK'nın kapsamına giren motorlu araçların<sup>333</sup> karıştığı (kaynaklandığı) zararlar KTK hükümleri uygulanır. Motorlu aracın ne olduğu, KTK'daki araç ve taşıt tanımlarından çıkarılabilir. KTK araç kavramı üzerine kurulmuştur. Kanunda taşıt terimi az kullanılmakta ve araç kavramı taşıtı da içine alan bir niteliktedir. Buna göre motorlu araç, karayolunda motor gücü ile yürütülebilen araçlardır.<sup>334</sup>

### 2.2.6. Kusur

#### 2.2.6.1. KTK Açısından Kusur

KTK'da kusurla ilgili özel bir düzenleme yoktur. KTK ile öngörülen sorumluluk, esasen kusursuz sorumluluktur. Buna göre araç işletenin sorumluluğun şartları arasında kusur yoktur. Bununla birlikte KTK'da kusura bağlı birçok sonuç da vardır. Mesela KTK m. 86/I<sup>335</sup>, KTK m.85/III-IV<sup>336</sup>, KTK m. 86/II<sup>337</sup>, KTK m. 89<sup>338</sup>, KTK m. 107/I<sup>339</sup> gibi.

Kusur, bir borçlar hukuku kavramıdır. Türk Borçlar Kanunu'ndaki genel düzenlemeler KTK açısından da geçerlidir. Türk Borçlar Kanunu'nda kusurun tanımı yapılmamıştır. Öğreti ve uygulamada benimsenen tanıma göre; kusur bir davranışın hukuk düzenince kınanmasıdır. Kınamanın sebebi, kişinin kendisinden beklenen

<sup>332</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 12143, K. 2014/ 10285, T. 30.6.2014 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>333</sup> Motorlu araç konusu Birinci Bölüm/ I.B.2.a'da irdelenmiştir.

<sup>334</sup> **Yılmaz**, s. 29.

<sup>335</sup> İşletenin ek kusuru, onun sorumluluktan kurtulmasını engeller.

<sup>336</sup> İşletenin fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru, işletenin kendi kusuru gibidir.

<sup>337</sup> Kusur, maddi ve manevi tazminatın belirlenmesinde bir etkidir.

<sup>338</sup> Sorumlulukların çatışmasında, zarar kural olarak kusura göre paylaşılır.

<sup>339</sup> Çalınan ya da zorla alınan araçlarda işletenin sorumluluğu kusuruna bağlıdır.

davranışı göstermemiş olmasıdır. Hukuk düzeni, kişilerin toplum içinde birbirine zarar vermeden yaşayabilmeleri için belirli davranış biçimlerine uyulmasını öngörür. İstenilen davranış biçimi, benzer durum ve koşullarda bulunan kişilerden beklenen ortalama örnek davranıştır.<sup>340</sup>

Hukuk düzeninde kusur, ortalama bir davranıştan çıkılması olarak nitelenmektedir. Bir başka anlatımla kusur, hukuk düzeninin kınadığı davranış, zararlı sonucun doğmasını istemek, eylemde bulunmak ya da gereken özeni göstermemektir.<sup>341</sup>

Kusur, genel bir kavramdır. Hukuki sorumluluğun her alanında aynı şekilde değerlendirilir. Fakat ülkemizde gerçekleşen on binlerce trafik kazasının büyük bir çoğunluğunda kusurun etkili olması, uygulamada trafikteki davranışlarla ilgili özel ilkelerin oluşmasını sağlayabilirdi. Ne var ki uygulamada kusurun bilirkişilerce belirlenmesi bu ilkelerin oluşmasını engellemektedir.<sup>342</sup> Zira hukuksal konularda bilirkişiye başvurulamaz.<sup>343</sup> Yargıtay'a göre KTK kapsamında kusurdan maksat, trafik kurallarına uyulmamasıdır.<sup>344</sup> Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 156. maddesinin 'a-3' bendine göre, kaza sonrası tutulan tutanakta tarafların kusur oranları belirtilmelidir. Ancak, bu tutanağın bağlayıcı bir niteliği yoktur.<sup>345</sup> Hakim, bu tutanakları takdiri delil olarak dikkate alabilir.<sup>346</sup>

#### 2.2.6.2. Kusurun Kişisel Yönü

Ayırtım gücü, kusurun öznel (kişisel) yönüdür. Kusur, özen eksikliğidir ve ayırt etme gücünü gerektirir. Ayırtım gücü olmayan, diğer bir anlatımla yaptığı davranışın bilincinde olmayan kişiye kusur yüklenemez. İşletenin sorumluluğu açısından ise, ayırt

<sup>340</sup> Eren, s. 569.

<sup>341</sup> Yılmaz, s. 152.

<sup>342</sup> Yılmaz, s. 152.

<sup>343</sup> HMK m. 266/1 c.2 "Hâkimlik mesleğinin gerektirdiği genel ve hukuki bilgiyle çözümlenmesi mümkün olan konularda bilirkişiye başvurulamaz."

<sup>344</sup> Yargıtay 4. HD, E. 2002/ 1680, K. 2002/ 2826, T. 25.3.2002 "Somut olayda davalı sürücüsünün kendi şeridinde ve trafik kurallarına uygun biçimde yol aldığı anlaşılmaktadır. Aracın cinsi ( ağır taşıt olması ) olay yeri (viraj içi olması) ve görüş mesafesi gözetildiğinde; beklenmeyen durumda ve yol dışından önüne çıkan bir araca çarpmamak için aracı durdurmasının veya sola yönlendirmesinin beklenmesi doğru bir değerlendirme değildir. Bu itibarla davalı sürücüsünden trafik kuralları dışında bir özen beklenmesi düşünülemez." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>345</sup> Havutçu/ Gökyayla, s. 133.

<sup>346</sup> Yargıtay 11. HD, E. 1980/ 1609, K. 1980/ 1474, T. 24.3.1980 "Trafik zabıta memurlarının görevleri gereği düzenledikleri trafik kaza raporlarında, trafik kazasına neden olan tarafların olaydaki kusur derecelerini belirtme yetkileri yoktur. Kusur derecesini belirten trafik kaza raporunun kusur derecesi ile ilgili bölümü yok farz edilir. Trafik polisleri sadece olayın meydana geliş şekli ile yol, hava koşullarını ve motorlu araçların olay sırasındaki teknik durumlarını tespitle yetinmek zorundadırlar." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

etme gücü olmayan işleten yine sorumludur.<sup>347</sup> Zira onun sorumluluğu zaten bir kusursuz sorumluluktur.<sup>348</sup>

Kaza, işletenin kusurundan kaynaklanabilir. Önemli olan kusur ile kaza arasında nedensellik bağının olmasıdır.<sup>349</sup> Kusur için ayırtım gücü gerektiğinden, ayırtım gücü olmayan işleten kusurundan dolayı sorumlu tutulamaz. Fakat burada TBK m. 65 uyarınca hakkaniyet ilkesi gereği zararın tazmini ayırtım gücü olmayan işletenden istenebilir.<sup>350</sup> Ne var ki TBK m. 65'in uygulanması, işletenin sanki ek kusuru varmış gibi yorumlanamaz. Zira onun ayırtım gücü yoktur.<sup>351</sup> Ek kusur, zararın paylaşılması açısından önemlidir; işletenin zarar payını artırır. İşletenin ayırtım gücü yoksa, sorumluluğu da ağırlaşmaz. Aracın işleteni olmayan sürücünün veya diğer yardımcı kişilerin sorumluluğu ise, kusurlarına bağlıdır. Kusur yoksa, bu kişilerin sorumlulukları da yoktur. İşleten ise bunların kusurlu ya da kusursuz her türlü davranışından sorumlu olur. Bu bağlamda ayırtım gücünü kaldıran nedenler Türk Medeni Kanunu'nda sayılmış olup; bunlar; yaş küçüklüğü, akıl zayıflığı, akıl hastalığı, sarhoşluk ve benzeri nedenlerdir. Ayırtım gücünün olup olmadığı her somut olayın özelliğine ve oluş biçimine belirlenir. Ayırtım gücü, zarar görenin ve üçüncü kişilerin davranışları açısından da geçerlidir. Ayırt etme gücü olmayan zarar görenin ya da üçüncü bir kişinin kusurundan söz edilemez ve bunların davranışına kusura bağlanan sonuçlar yüklenemez. Mesela bu kişilerin davranışı KTK m. 86/I anlamında işleteni sorumluluktan kurtaran bir neden olarak değerlendirilemez.<sup>352</sup>

İşletenin bir zarardan sorumlu olması durumunda, sigortacının da sorumluluğu doğacaktır. Diğer bir ifadeyle, işletenini sorumluluğu için mevcut şartların gerçekleşmemesi halinde hem işleten hem de sigortacı sorumlu olmayacaktır.<sup>353</sup> İşletenin sorumlu olmadığı durumlarda, kendisine başvuru sigortacı, işletenin sorumlu olmadığını ispat edecektir.<sup>354</sup>

---

<sup>347</sup> **Bolatoğlu**, s. 19; **Tunç**: Kanıt 1, s. 530.

<sup>348</sup> **Yılmaz**, s. 152.

<sup>349</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 9974, K. 2014/ 9227, T. 9.6.2014 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>350</sup> **Eren**: Akit Dışı Sorumluluk, s.202.

<sup>351</sup> **Aşçıoğlu**, s. 108.

<sup>352</sup> **Yılmaz**, s. 154.

<sup>353</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2004/ 1349, K. 2004/ 10476, T. 28.10.2004 “Zorunlu mali sorumluluk sigortacısının sorumluluğu işletenin sorumluluğu esasına dayandığından, zorunlu sigortacı ancak işletenin kusuru oranında zarar görene karşı sorumlu olur.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>354</sup> **Ulaş**, Işıl: Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Ankara 2002, s. 713.

### 2.2.6.3. Kusurun Objektif Yönü

#### 2.2.6.3.1. Genel Olarak

KTK açısından bir trafik kazasında kusurun ölçütü nesnelidir. Mesela kişinin yaşadığı kişisel nedenler kusurun belirlenmesinde göz önünde bulundurulmaz.<sup>355</sup> Örneğin kişinin üzüntülü ya da dalgın olması kusurun oluşmasını engellemez.<sup>356</sup> Öngörülebilir ve önlenebilir nitelikteki bir kazaya karışan kişi, kendisinden beklenen özeni göstermişse, kusursuz; göstermemişse kusurludur. Gerekli özenin gösterilip gösterilmediği, diğer bir ifadeyle kusurun bulunup bulunmadığı nesnel olarak değerlendirilir. Ölçüt, somut bir olaydaki kişinin ne yapabileceği değil, aynı durum ve koşullar altındaki ve aynı meslekteki bir kişiden ne bekleneceğidir.<sup>357</sup>

Burada bir otomobil sürücüsünün davranışı orta düzeydeki bir otomobil sürücüsünün davranışı ile karşılaştırılır.<sup>358</sup> Fakat somut olayın tüm özelliklerinin de göz önünde bulundurulması gerekir. Alınacak önlemler, trafiğin yoğunluğuna, gece ya da gündüz olmasına, yol ve hava durumuna göre değişiklik gösterir. Bir olayda sürücünün yavaşlaması, durması yeterli olabilirken başka bir olayda yolun dışına çıkması, karşı şeride geçmesi gerekebilir. Ancak, bir kazayı önlemek için sürücünün kendisini tehlikeye atması beklenemez.<sup>359</sup> Ne var ki daha az zarar verici davranışın seçilmemesi kusur olarak değerlendirilebilir.<sup>360</sup>

Bir davranışın kusurlu olup olmadığı, bir başka deyişle gereken özenin gösterilip gösterilmediği her şeyden önce trafik kurallarına göre belirlenir. Trafik kuralları tüm hukuk kuralları gibi nesnel olup herkes için geçerlidir. Somut olayda, benzer durum ve koşullar altında bulunan bir kişiden beklenen örnek bir ortalama davranış gösterilmemiş ve bundan sapılmışsa, kusur var demektir.

<sup>355</sup> Eren, s. 577; Karahasan, s. 143; Aşçıoğlu, s. 106.

<sup>356</sup> Yılmaz, s. 154.

<sup>357</sup> Eren, 578; Karahasan, s. 170; Aşçıoğlu, s. 104.

<sup>358</sup> Eren, s. 578.

<sup>359</sup> Aşçıoğlu, s. 103.

<sup>360</sup> Yılmaz, s. 175, Yargıtay CGK, E. 2010/ 9-82, K. 2010/ 221, T. 9.11.2010 “Sanığın çalıştığı minibüs içinde bulunan tanığın beyanına göre bir sebeple hızlı gitmek, bir an önce gitmek istediği yere ulaşmak istemektedir. Bu sebeple hızını viraja girerken dahi yol koşullarına uydurmamaktadır. Uzun yıllar ticari şoförlük tecrübesi bulunan sanığın bu şekilde viraja girmesi halinde aracının karşı şeride kaçacağını bilmemesi hayatın olağan koşullarına aykırıdır. Sanık buna rağmen sağa viraj bulunan şeride hızlı girmekle karşı şeride geçebileceğini, karşı şeritte bulunan araçla çarpışabileceğini öngörebilecek düzeydedir. Her orta düzeyde zekaya sahip ve sürücü belgesi almış kişinin de bu hususu düşünmesi normal, düşünmemesi anormaldir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

### 2.2.6.3.2. Trafik Kurallarına Göre Kusur

KTK ve Karayolları Trafik Yönetmeliği trafikteki davranışlarla ilgili ayrıntılı düzenlemeler içermektedir. Özellikle KTK m. 46-80 ile Yönetmelik m. 106-165 maddelerinde trafik kuralları yer almaktadır. Trafik Kuralları kazayı önlemeye yönelik olanlar ve diğerleri şeklinde ikiye ayrılır. Kazayı önlemeye yönelik olanlar da nitelikleri bakımından kesin düzenleyici ve belirleyici kurallar ve genel belirleyici kurallardır.<sup>361</sup>

#### 2.2.6.3.2.1. Kesin Belirleyici Kurallar

Trafik kurallarının büyük bölümü kesin olarak trafikteki kişilerin nasıl davranacaklarını belirleyen hükümlerdir. Örneğin kırmızı ışıkta geçmenin, yayaların otoyola girmelerinin yasak olması gibi. Böyle bir kuralın olduğu yerde, kişiler başka türlü davranamazlar; zira yasak getirilerek kesin olarak belirleme yapılmıştır.<sup>362</sup>

Kusurun ölçütü kuralın bizzat kendisidir;<sup>363</sup> çünkü kurallar tehlikenin varlığını önceden kabul ederek oluşturulmuşlardır.<sup>364</sup> Kişilerin davranış şekillerini kesin belirleyen kurallara riayet edilmemesi en basit özen yükümlüğünün ihlali anlamına, diğer bir anlatımla ağır kusur anlamına gelir.<sup>365</sup> Bununla birlikte Yargıtay bir kararında hiçbir neden yokken kırmızı ışıkta geçen sürücünün ağır kusurlu olmadığını kabul etmiştir.<sup>366</sup> Hatta Yargıtay'a göre, Karayolları Trafik Kanununun koyduğu kuralların her türlü ihlali, sürücünün, kasta yakın bir kusuru olduğunu göstermemektedir. Anılan Kanunun 84. maddesinde belirtilen asli kusur hallerinin hepsinin, aynı zamanda ağır kusur olarak nitelendirilmesini gerektiren bir yasal düzenleme de bulunmamaktadır.<sup>367</sup>

Kesin kuralların hepsi eşit düzeyde kurallardır. Yani kesin bir davranış biçimi öngören kuralların birinin diğerinden üstünlüğü düşünülemez.<sup>368</sup> Bu kesin kurallardan herhangi birine aykırı davranış ağır kusurlu bir davranıştır. Farklı kesin kuralların her birinin farklı kişilerce aynı olaydaki ihlallerinde her birinin kusuru ağırdır. Ne var ki ani gelişen bir olayda zorunlu olarak ihlal uygulayan kişinin kusuru hafif kabul edilebilir.

<sup>361</sup> Yılmaz, s. 155.

<sup>362</sup> Yılmaz, s. 155.

<sup>363</sup> Eren, s. 573.

<sup>364</sup> Aşcıoğlu, s.90.

<sup>365</sup> Aşcıoğlu, s.110.

<sup>366</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2001/5330, K. 2001/8413, T. 30.10.2001, <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>367</sup> Yargıtay HGK, E. 2003/ 11-756, K. 2003/743, T. 10.12.2003 *Asli kusur teminat dışıdır, tali kusur teminat kapsamındadır" gibi bir ayrıma gidilmemiştir. Asli kusurun varlığı teminat kapsamında kalabileceği gibi, sonucun gerçekleşme şekli ağır kusuru gösteriyorsa, tali kusur halinde dahi teminat dışında kalma söz konusu olabilir. "* <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>368</sup> Aşcıoğlu, s.115.

Mesela, bir anda önüne çıkan araca çarpmamak gayesiyle şeritten çıkan sürücünün durumu açısından sürücünün kusuru hafif olarak nitelendirilebilir.<sup>369</sup>

Trafik kurallarına uygun olan her davranışın da kusursuz olması düşünülemez. Tehlikeli bir durumun öngörüldüğü durumlarda salt kurala uymak kusursuz olmak anlamına gelmemektedir. Mesela yan yoldan çıkan aracı gören sürücü, kendisinin salt geçiş üstünlüğü (kesin) kuralına uyarak yavaşlamadan hareket edip de kavşakta meydana gelen kazada, geçiş üstünlüğü olan sürücünün kusursuz olması düşünülemez.<sup>370</sup> Bu durum, aşağıda açıklanan güven ilkesinin sonucudur.

#### 2.2.6.3.2.2. Güven İlkesi

Güven ilkesi, hukuk düzeni tarafından özenli davranmakla yükümlü olunan ve belirli bir alanda faaliyette bulunan kişinin, o konuda faaliyet gösteren diğer kişilerin kurallara uygun davranacağına güven duyarak hareket etmesinin, özensiz davranma olarak değerlendirilemeyeceği esasına dayanmaktadır. Güven ilkesi uyarınca, diğerinin kurala uygun ve özenli davranacağına güvenen kişi, başkalarının özensiz davranışının tehlikeli ve zararlı sonuçlarını bertaraf etmek veya dikkate almak zorunda bırakılmamalıdır. Böylece güven ilkesi bir yandan güven duyan ve güven duyulan kimselerin özen yükümlülüklerini belirlemede, bir yandan da neticenin normatif olarak objektif isnat edilebilmesinde rol oynamaktadır.<sup>371</sup>

Güven ilkesi, 1949 yılında Uluslararası Karayolu Trafığı Sözleşmesine dayanmaktadır. Bu sözleşmeye göre<sup>372</sup> karayolunu kullanan herkes trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak her türlü davranıştan uzak durmalıdır. Diğer bir anlatımla trafikte herkes, yolun kurallara uygun kullanılması durumunda başkalarını engellemeyecek ve tehlikeye sokmayacak şekilde davranmak zorundadır. Bu halde güven ilkesi kapsamında hareket eden her kişi, başkalarının da kendisini engellemeyeceği beklentisi içerisinde.<sup>373</sup> İşletenin sorumluluğu açısından kaynak kanun olan İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'nda benzer bir düzenleme ile; trafikte

<sup>369</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 2002/ 1680, K. 2002/ 2826, T. 25.3.2002 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>370</sup> **Yılmaz**, s.157.

<sup>371</sup> **Yargıtay** Kararları Dergisi, Cilt: XXXVIII, Sayı:1-2, Ocak-Nisan 2012, s.9. <http://www.yargitay.gov.tr/dergi>, E.T. 13.10.2015

<sup>372</sup> 1949 yılında kabul edilen sözleşmenin 08.11.1968 değişikliği ile kabul edilen 7/I maddesi uyarınca "Yol kullanıcıları, trafiği tehlikeye atacak veya engelleyecek, kişileri tehlikeye atacak veya kamu veya özel mülk zararı oluşturabilecek herhangi bir davranıştan kaçınacaktır." <https://www.tbmm.gov.tr>, E.T. 25.12.2018.

<sup>373</sup> **Yılmaz**, s. 157.

herkes, yolun kurallarına uygun davranması durumunda, başkalarını engellemeyecek ve tehlikeye sokmayacak biçimde davranmak zorundadır. Güven ilkesi, bu temel kuraldan çıkarılmaktadır. Güven ilkesi, kurallara uyan bir kişinin, başkalarının da kurallara uyacağına güvenebilmesidir.<sup>374</sup>

Ceza Hukuku anlamında güven ilkesi uygulamada, bazı mahkeme kararlarında güven ilkesi, başkasının kurala uygun davranmasının öngörülebilirliği açısından değerlendirilmiştir. Bu yöndeki kararlarda, başkasının kurala aykırı davranışının fail açısından öngörülebilir olmadığı, kişinin kendi hareketiyle kurala aykırı davranan üçüncü kişinin hareketinin birlikte değerlendirme zorunluluğunun bulunmadığı açıklanmıştır.<sup>375</sup> Güven ilkesi, kendisine güven duyulan kişiye de hitap etmekte, hukuk düzenince, kendisinden beklenen davranışı ihlal etmesi durumunda özen yükümlülüğünü ihlal edenin kendisi olacağı ve meydana gelecek zarardan dolayı sorumlu tutulacağı mesajını vermektedir. Ayrıca güven ilkesi, nedensellik bağı yönünden fiilin objektif isnat edilebilirliğinin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.<sup>376</sup>

Güven ilkesi tedbirli olmanın bir sonucu olarak hızlı ve rahat bir trafik ile insan yaşamını karşı karşıya getirmekte, doğal olarak insan yaşamı ve sağlığı her zaman daha üstün tutulmaktadır.<sup>377</sup>

Güven ilkesinin Türk Hukuku'nda pek fazla yer tuttuğu söylenemez. Bu da yargı kararlarında da ilkenin benimsenmediğini; bir başka deyişle hükümlerin doğrudan bilirkişi raporları doğrultusunda salt kusur ilkesi gözetilerek hazırlanması ve bilirkişilerin güven ilkesine yeterince veya hiç vakıf olamamaları ya da olsalar bile salt kusur ilkesinin daha pratik olması düşüncesiyle hareket edilmesi, sağlıklı hükümlerin verilememesine neden olmaktadır. Az da olsa Yargıtay'ın bu ilkeyi benimsediği kararları da mevcuttur.<sup>378</sup>

<sup>374</sup> Adal, Erhan: Trafikte Yeni Bir Temel Kaide, İÜHFİM, Cilt XXX, Sayı 1-2, Y. 1964, s. 237; Aşçıoğlu, s. 98.

<sup>375</sup> Ünver, Yener: Ceza Hukukunda İzin Verilen Risk, İstanbul 1998, s. 339.

<sup>376</sup> Özbek, Veli Özer: Ceza Hukukunda Nedensellik Bağlantısı ve Neticenin Objektif Yüklenebilirliği Teorisi, Ceza Hukuku Dergisi, Y.2, S.5, Aralık 2007, s.47

<sup>377</sup> Yılmaz, s.158.

<sup>378</sup> Yargıtay 4. HD, E. 1987/2027, Karar: 1987/3265, T. 28.04.1987 '*İlk andaki bu maddi olgular değerlendirildiğinde, davacı Hüseyin'in geçiş üstünlüğüne sahip olduğundan olayda birinci derecede (asli) kusurlu olmadığının kabulü doğru olur. Çünkü, yanıp sönen fasıllı sarı ışık başka aracın kavşağa girmeyeceği güvenini vermiştir. Ne var ki, bugünkü çağdaş trafik anlayışı ve hukuku, geçiş üstünlüğünün yarattığı güvenin mutlak olmadığını kabul eder; özel istisnai durumların varlığı halinde araç sürücüsünün yaratılan güvenden yararlanamaz. Aksi halde akıcı bir trafik, kişilerin mal ve can emniyetine tercih edilmiş olurdu (Y.4. HD.nin 23.10.1984 gün ve 6338/7836 sayılı kararı).*

Güven ilkesinin uygulanabilmesi için iki koşulunun birlikte bulunması gerekir. Bunlar, kurallara uymak ve daha yüksek özenin gösterilmesini gerektiren bir durumun bulunmamasıdır.<sup>379</sup>

- **Kurallara Uymak**

Güven ilkesinden yararlanabilmek için her şeyden önce kurallara uymak gereklidir. Bu ilke özellikle geçiş önceliği<sup>380</sup> olan kişiler bakımından önemlidir. Mesela cankurtaran aracının sahip olduğu bu üstünlük sebebiyle, ilk geçiş hakkının çiğnenmeyeceği düşüncesiyle (bu güvenle) sürücüler hareket etmektedir. Pek tabii ki geçiş önceliği olmayan sürücüler de güven ilkesine dayanabilirler. Bu kimseler de ilk geçiş hakkı olanların kurallara uygun davranacağına güvenmektedirler.

Mesela yan yoldan çıkan bir sürücü anayoldan geçen aracın (ilk geçiş hakkı olsa da) aşırı hızla ve beklenmedik şekilde karşısına çıkabileceğini düşünmek zorunda değildir. Oluşan kazada yan yoldan çıkan sürücünün ilk geçiş hakkı kuralına uymadığını ileri sürmek doğru değildir; zira o da geçiş önceliği olan aracın kurallara uygun davranacağına güvenebilir.<sup>381</sup>

- **Daha Yüksek Özenin Gösterilmesini Gerektiren Bir Durumun Bulunmaması**

Trafikte seyreden sürücüler, belirli durumlarda daha yüksek özeni göstermek zorunda kalmaktadırlar. Böyle bir durumda güven ilkesine başvurulamamaktadır; mesela trafikte olan bir çocuğun somut bir belirti olmasa da her zaman için kurallara

---

*Olayımızda çarpışmanın, davalı Nazım'ın dur anlamına gelen yanıp sönen kırmızı ışığa (tali yol) rağmen kavşağa girmesi ve Necatibey Caddesi istikametine doğru Gençlik Caddesi üzerinde dönüşü gerçekleştireceği anda ve kavşak içinde davacı Hüseyin'in davalıya ait araca arkadan (sağ çamurluktan) çarpması suretiyle gerçekleştiği yolunda kanıtlar bulunmaktadır. Oysa bilirkişiler, gerektiğinde geçiş üstünlüğünün yarattığı güven unsurunu etkileyebilecek, bu maddi olguları tartışmadan bir sonuca varmışlardır.*

*O halde, mahkemenin eksik incelemeye dayanan bilirkişi raporuna dayanarak hüküm kurması usul ve yasaya aykırıdır. Mahkemece yapılacak iş, uzmanlıkları tartışmasız (olanağı varsa yüksek öğretim kurumlarında görevliler tercih edilerek) kişiler arasından seçilecek bilirkişi aracılığıyla araçların kavşak içinde çarpışma yerlerini (Gönenç Caddesi'nden Gençlik Caddesi-Necatibey istikametine dönüşün zorunlu durumu da gözetilerek) ve durumunu tespit ettirip ve yukarıda anılan "trafikteki güven kuralın" gerçek yorumu da tartışılmak suretiyle elde edilecek sonuca göre bir karar vermektir."'*

<http://www.turkhukusitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>379</sup> Yılmaz, s. 159.

<sup>380</sup> Yargıtay 7. CD, E. 2012/ 19299, K. 2012/ 29423, T. 5.11.2012 "Hükümlü ya da tutuklu naklinden sonra boş dönen cezaevi nakil aracı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 71. maddesi kapsamında "koruma ile görevli ve korunan araç" niteliğinde bulunmadığı cihetle geçiş üstünlüğü hakkına sahip olmadığından kanun ve yönetmelikte yazılı trafik kısıtlama ve yasaklarına uyulmalıdır."'

<http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>381</sup> Yılmaz, s. 160.



aykırı davranabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.<sup>382</sup> Bu halde güvensizlik ilkesi geçerlidir. Sürücü, çocuğun yola her an çıkabileceğini öngörmelidir.<sup>383</sup>

Neticede geçiş önceliği olan bir durumda güven ilkesinin uygulanması mutlak değildir. Bazen kişi bu önceliğinden vazgeçmek zorunda kalmaktadır.<sup>384</sup>

Bir kavşağa yaklaşan aracın duramayacağını anlayan sürücü, salt ilk geçiş hakkına dayanamaz. Oysa uygulamada bilirkişiler güven ilkesini göz ardı etmektedirler. Mesela bu olayda ilk geçiş hakkı olan sürücünün beklemek zorunda olduğu değerlendirilmemekte, onun geçiş önceliği nedeniyle % 0 kusurlu olmakta, diğer sürücü ise %100 kusurlu kabul edilmektedir. Güven ilkesi, mutlak bir geçiş üstünlüğü ve özgürlüğü vermez. Özel durumların varlığını kabul etmek gerekir. Sürücüler, hızlarını yol ve trafik durumunun gerektirdiği koşullara uydurmak zorundadır.<sup>385</sup>

### 2.2.6.3.2.3. Eylemleri Kesin Olarak Düzenleyen Trafik Kuralları

Eylemleri kesin olarak düzenleyen kurallar açısından esasen birden çok kural olmakla birlikte burada sadece önemli olanlar inceleme konusu yapılmıştır.

- **Hız Kuralları**

Sürücüler, trafikte Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde öngörülen hız limitlerini aşamazlar. Kurallar belirlenirken iki husus gözetilmektedir. Hız arttıkça aracın durması ve/veya yön değiştirmesi zor olmaktadır. Keza bir araç çarptığı nesneye belirli bir basınç uygular. Aracın hızı iki katına çıkınca uyguladığı basınç da dört kat artar.<sup>386</sup>

<sup>382</sup> Adal: Sorumluluk, s. 240.

<sup>383</sup> Yargıtay 4. HD, E. 1980/ 1279, K. 1980/ 3256, T. 13.3.1980 “ Sürücüler hızlarını yol ve trafik durumunun gerektirdiği koşullara uydurmak zorundadırlar. Bir aracın zikzak yaparak ve toz kaldırarak geldiğini gören sürücü, kaza kendi şeridinde olsa da, kusursuz kabul edilemez.” (Aşçıoğlu, s. 101)

<sup>384</sup> Yargıtay 4. HD, E. 1984/ 6338, K. 1984/ 7836, T. 23.10.1984 “Geçiş üstünlüğü, mutlak bir davranış özgürlüğü vermez. Özel durumların varlığı kabul edilmelidir. Daha kavşağa girdiği anda geçiş üstünlüğü kuralına aykırı davranılacağını ve davranıldığını bilen ve gören, üstelik kolayca geçebileceği yolda olaya karışan sürücüye verilen kusur (%25) doğru olmamıştır.” (Aşçıoğlu, s. 101)

<sup>385</sup> Aşçıoğlu, s. 101.

<sup>386</sup> Yılmaz, s. 167, Yargıtay 17. HD, E. 2014/ 18864, K. 2015/ 4413, T. 18.3.2015 “Dava dilekçesine ekli belgelerden, davacı F. U.'ın kullandığı araçla, davalılardan O. Ö.'ın kullandığı, diğer davalı M... İçki San. ve Tic. A.Ş. adına tescilli aracın çarpışması sonucu, bu olayla ilgili düzenlenen Trafik Kazası Tespit Tutanağına göre davalı sürücü O. Ö. 2918 sayılı Yasa'nın 57/1-c "kavşak kollarında soldaki aracın sağdan gelen araca geçiş hakkını vermek", davacı sürücü F. U. ise aynı Yasa'nın 52/1-b kodlu "araçların hızların görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmak" kuralını ihlalden kusurlu oldukları görülmektedir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

- **İlk Geçiş Hakkı**

İki ya da daha çok karayolunun kesişme noktasında geçiş önceliği olması gerekir.<sup>387</sup> Yoksa kavşakta birbirini görmeyen sürücüler ilk geçişin kendilerinde olduğu zannıyla çarpışabilirler. Mesela tali yoldan gelen sürücü anayoldaki araçları beklemek zorundadır. Bu kazaların önlenmesi için kurallar getirilmiştir.<sup>388</sup>

- **Güvenli Araç Sürme Yetisini Yitirmiş Kişilerin Araç Kullanma Yasağı**

Bu etkenlerin başında alkol gelmektedir. Ancak sadece alkol almış olmak hukuki sorumluluk açısından önemli değildir. Zararı gerektiren fiil alkolden kaynaklanmadığı takdirde hukuki sorumluluk alkollü araç kullanma fiiline bağlanamaz.<sup>389</sup> Keza salt alkolün etkisi kazanın tek sebebi olmayabilir.<sup>390</sup> Bu bağlamda 0.50 promilin üstünde alkollü olanların araç kullanmaları yasaktır. Sürüşü güvenli yapan bir kişinin aldığı alkol hukuken onu sorumlu kılmamaktadır. Başka bir anlatımla içkili olmak hukuki sorumluluk bakımından önemli değildir. Söz konusu yasağın<sup>391</sup> cezai sorumlulukla ilgilidir.

- **Sollama Kuralları**

Sollama kuralları, aynı yönde giden araçlarda, hızı fazla olanın diğerini geçmesi esnasında uyması gereken kurallardır. Buna, trafikte sollama denir. Böyle bir durumda sollama yapacak (gerideki) kişi, karşıdan gelen veya daha geriden (ve fakat kendisine göre) daha hızlı gelen aracı beklemek zorundadır. Bunun gibi, araçların sağından veya banketlerden geçerek sollama yapmak yasaktır.<sup>392</sup>

---

<sup>387</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2003/ 9845, K. 2003/ 10308, T. 3.11.2003 [http:// www.turkhukuksitesi.com/](http://www.turkhukuksitesi.com/), E.T. 25.12.2018.

<sup>388</sup> KTK m. 57

<sup>389</sup> **Yargıtay** HGK, E. 2013/ 11-1357, K. 2014/ 1078, T. 24.12.2014 “Yapılan itirazın bilimsel veriler ışığında araştırılması ve sigortalı ölenin, kendisini bile bile ağır tehlikeye atıp atmadığının belirlenebilmesi için, sürücünün dış görünüşü ve davranışları itibarıyla araç kullanma konusundaki yeteneğini kaybedecek şekilde alkollü olduğunu bilip bilemeyeceği konusunda ek rapor alınmasının gerekli olduğuna Kurul çoğunluğunca karar verilmiştir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>390</sup> **Yargıtay** HGK, E. 2013/ 17-1199, K. 2014/ 1018, T. 10.12.2014 “Kaza, tek başına davacı şirket sigortalısı araç sürücüsünün alkollü olmasının etkisiyle meydana gelmemiştir. Olaya bunun yanında yoldaki asfalt çalışması, çamur ve çukurların etkisinin olduğu da anlaşılmaktadır.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>391</sup> Karayolları Trafik Yönetmeliği m. 97 “Uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri almış olan sürücüler ile kanlarındaki alkol miktarı 0.50 promilin üzerinde olan hususi otomobil sürücülerinin ve kanlarındaki alkol miktarı 0.20 promilin üstünde olan diğer araç sürücülerinin karayolunda araç sürmeleri yasaktır.” <http://www.mevzuat.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>392</sup> **Yılmaz**, s. 171, **Yargıtay** 17. HD, E. 2010/ 11245, K. 2011/ 5259, T. 26.5.2011 “Davalılar vekilinin itirazı üzerine ODTÜ makine mühendisliği bölümünden seçilen bilirkişi kurulundan alınan raporda davalı tarafın aracının sol park lambasının yanmaması kısmen sağ şeridi işgal edecek tarzda tam olarak

#### 2.2.6.3.2.4. Kesin Olmayan Durumlarda Davranış Biçimlerinin Belirlenmesi

Bazı kurallar, davranış biçimini kesin olarak düzenlemeseler de genel olarak bir özen yükümlülüğü yüklerler. Bu kurallar kesin olmasa da davranış biçimini belirlemeye yardımcı olurlar.<sup>393</sup> Mesela hızın, aracın özelliğine göre ya da yol hava gibi durumlara göre uydurulması gerekliliği gibi.<sup>394</sup> Davranış biçimlerinin genel olarak düzenlendiği ve kuralın bulunmadığı durumlarda, kusurdan söz edebilmek için, tehlikeli sonucun öngörülebilir olması ve aynı zamanda önlenabilir olması gerekir. Tehlikenin öngörülebilir ve önlenebilir olması, kusurun ön koşuludur.<sup>395</sup>

Kesin kuralların olmadığı yerlerde öngörülebilir nitelikteki bir kazaya karışan kişi, kendisinden beklenen özeni göstermişse kusursuz, göstermemişse kusurludur. Bunun ölçütü, somut olaydaki kişinin ne yapabileceği değil, aynı durum ve koşullarda ve aynı meslekteki bir kişiden ne bekleneceğidir.<sup>396</sup>

#### 2.2.6.4. Kusur Türleri

##### 2.2.6.4.1. Genel Olarak Kusur Türleri

Türk Hukuku'nda genel anlamda kusurun iki türü vardır. Bunlar kast ve ihmaldir. Kast, hukuka aykırı sonucun doğumunu öngörerek istemektir. Kasten zarar veren kişi, zararın tamamından sorumludur. Bu bağlamda zarar görenin ihmalden oluşan kusuru artık bir indirim nedeni değildir. İhmal ise, hukuka aykırı sonucu istememekle birlikte bu sonucun doğmasını önlemek için gereken özenin gösterilmemesidir.<sup>397</sup> Diğer bir anlatımla ihmal, özen eksikliğidir.<sup>398</sup>

---

*yol güvenliğini kontrol etmeden ana yola çıkmak için aracını yönlendirmiş olması sebebiyle taşıt trafiğini tehlikeye düşürdüğünden davalı sürücüsünün tali, davacı aracının sürücüsünün aracı ile konvoy içinde seyir halinde iken sollama yasağı olduğu halde sollama yapması, sollamanın hemen ardından yolun sağında durmakta olan ve karşı yönden gelen araç yeterli mesafeden gördüğü halde karşılıklı yaklaşım hızlarını gözönüne almadan hızını daha da artırıp sollama yasağının olduğu kesimde sol şeride geçmesi, kendi şeridine giremeden karşı yönden gelen üçüncü kişiye ait araç ile çarpışmaya sebep olması sebebiyle asli kusurlu olduğu belirtilmiş davacı vekilinin raporlar arasındaki çelişkinin giderilmesi hususundaki itirazlarına rağmen mahkemece çelişkinin giderilmesi cihetine gidilmeksizin bu rapor ile ceza mahkemesinde Adli Tıp Kurumundan alınan raporun kusur oranları yönünden uyumlu olduğundan bahisle, davacı tarafın kazada %75 (6/8) oranında kusurlu olduğu kabul edilerek eksik inceleme ile karar verilmiştir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.*

<sup>393</sup> KTK m. 52/b “Sürücüler, hızlarını, kullandıkları aracın yük ve teknik özelliğine, görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmak, zorundadırlar”

<sup>394</sup> **Yargıtay** Ceza Genel Kurulu, E. 2013/ 12-775, K. 2014/ 451, T. 30.10.2014 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>395</sup> **Karahasan**, s. 170; **Aşçıoğlu**, s. 103.

<sup>396</sup> **Eren**, s.578; **Aşçıoğlu**, s. 104.

<sup>397</sup> **Yargıtay** CGK, E. 2013/ 12-405, K. 2014/ 22, T. 21.1.2014 “Aydın ilinin en kalabalık caddesi üzerinde aracıyla seyir ederken ışıklı yaya geçidine geldiğinde hızını azaltması, yoğun olan yola yayaların aniden çıkabileceğini düşünerek daha dikkatli ve özenli davranması, ışıkları ve kavşağı etkin

#### 2.2.6.4.2. Ağır - Hafif Kusur

Trafikte kasten yapılan bir eylem, nadir olarak görülmektedir. Zira bir motorlu araç sürücüsünün bir başka kişiye ya da başka bir araca kasten, diğer bir ifadeyle bilerek ve isteyerek çarpması her zaman görülmez. Bu anlamda somut olayda kastın tüm unsurlarının incelenmesi gerekir.<sup>399</sup> KTK açısından genellikle görülen ihmali davranışla kazaların oluşmasıdır.<sup>400</sup> İhmali davranış, ağırlık derecesine göre ağır ve hafif kusur (ihmal) olarak ikiye ayrılır. Hatta doktrinde orta kusur (ihmal) şeklinde üçlü<sup>401</sup>, ayrıca çok ağır kusur, ağır kusur, orta kusur, hafif kusur, çok hafif kusur gibi çoklu ayırım yapanlar da vardır.<sup>402</sup>

Kusursuz sorumlu işletenin ayrıca kusurlu olması, zararın paylaşılması açısından önemlidir. Kusurun ağırlığına bağlı olarak, işletenin sorumluluğu da ağırlaşır. İşleten, hem aracın işletme tehlikesinden, hem de kusurundan sorumlu tutulacağından, kusur işletenin zarar payını arttırır. Ağır kusur ile hafif kusur arasındaki ayırmda; ağır kusur, aynı durum ve koşullar altında bulunan bir kişinin göstereceği en basit özenin gösterilmemesi; hafif kusur ise, dikkatli bir kişiden beklenen özenin gösterilmemiş olmasıdır. Bu ayırım bir değerlendirme işidir. Ağır ihmal dışında kalan ihmaller, hafif ihmaldir. Bu bağlamda ağır kusurlu bir davranış kastın varlığını ortaya koymaz. Diğer bir ifadeyle trafik kazalarında görülen taraflardan birinin ağır kusuru, onun kast ile hareket ettiğini göstermez. Yukarıda da belirtildiği gibi doğrudan kast ile yapılan bir davranışla trafik kazasına sebebiyet verilmesi nadir görülür. Bu bağlamda mesela bilerek kırmızı ışıkta geçen bir kişinin dahi doğrudan kast ile hareket ettiğini söylemek kolay değildir.<sup>403</sup>

---

*bir şekilde kontrol etmesi gerekirken, üzerine düşen özen ve dikkati göstermeyerek, yol kenarında bekleyen katılanın yola girdiğini gördüğü halde hızını azaltmadan yola devam etmesi nedeniyle sanığın da tali derecede kalan kusurundan cezalandırılmasının kabul edilmesi gerekir.”*  
<http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>398</sup> Yılmaz, s. 176.

<sup>399</sup> Yargıtay 10. HD, E. 2012/ 7657, K. 2013/ 17001, T. 20.9.2013 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>400</sup> Yargıtay HGK, E. 2003/ 11-756, K. 2003/743, T. 10.12.2003 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>401</sup> Aşçıoğlu, s. 109.

<sup>402</sup> Eren, s. 580.

<sup>403</sup> Yargıtay HGK, E.2003/ 11-756, K. 2003/ 743, T. 10.12.2003 “Somut olayda; davacı araç sürücüsünün kırmızı ışıkta geçmekte asli kusurlu olduğu tartışmasızdır. Dosyaya ibraz edilen trafik kazası tespit tutanağından olayın gerçekleşme biçimine ilişkin olarak yapılan açıklamalara göre, davalı araç sürücüsünün kırmızı ışıkta durması gerekirken, durmadığı belirginse de; bunu sırf diğer (kırmızı ışıkta geçilmesinden sonraki aşamada gerçekleşen çarpma anında kavşakta olduğu açık bulunan) araca çarparak ona zarar vermek kastıyla yaptığını gösteren hiçbir delil bulunmamaktadır. Eş söyleyişle anılan davalının, salt söz konusu araca çarpıp, ona zarar vermek amacıyla kırmızı ışıkta geçtiğine dair herhangi bir delil yoktur. Esasen,

Ağır ve hafif kusur durumu somut olayın özelliklerine göre değerlendirilir. Buz tutmuş bir yolda sert fren yapmak ağır kusurlu bir davranışken, kuru yolda sert fren yapmak hafif kusurlu bir davranıştır. Zorunlu nedenlerden dolayı, mesela önüne aniden çıkan kişiye çarpmamak için ansızın şerit değiştiren sürücünün kusuru hafif kusur olarak nitelendirilebilir.<sup>404</sup>

#### 2.2.6.4.3. Asli - Tali Kusur

Asli kusur kavramı, KTK'nın öngördüğü bir kavram olup belirli davranışları gerçekleştiren kişiler asli kusurlu sayılmışlardır. Ancak asli kusurlu sayılan durumlar sadece KTK m. 84'te sayılanlarla sınırlı değildir. Mesela hız sınırını aşarak ya da sarhoş araç kullanarak kazaya neden olunması da asli kusur sayılabilir. Asli kusurlu davranışlar yayalar için de geçerlidir.<sup>405</sup>

Uygulamada kaza tespit tutanaklarında belirlenen kusur oranlarına göre açılan davalarda, mahkemelerce ayrıca bilirkişi raporu aldırılmaktadır. Yargıtay'a göre kaza tespit tutanakları bir bilirkişi raporu değildir.<sup>406</sup> Bu nedenle sonucu çok açık olan durumlar dışında trafik polisi uzman bilirkişi olarak kabul edilemez. Konusunda uzman bilirkişiye düzenlenilmeyen rapor hükme esas alınmaz.<sup>407</sup>

KTK m. 84'e göre asli kusurlu sayılan durumlar aynı zamanda ağır kusur olarak değerlendirilir. Ne var ki her asli kusur, ağır kusur anlamına gelmemektedir.<sup>408</sup>

Nitekim Yargıtay'a göre<sup>409</sup> de %100 (tam) kusurlu olan kişi dahi, ağır kusurlu kabul edilmemiştir. KTK açısından aslolan, kusuru 100 üzerinden değerlendirmektir.

---

*davacı da, açıklanan nitelikte bir kastın varlığını ileri sürmemiş, kasta yaklaşan ihmalden söz etmiştir. Hal böyle olunca, davalı sürücünün, sigortalı araca çarpmak ve bu şekilde ona zarar vermek amaç ve kastı ile kırmızı ışıkta geçtiğinin kabulüne hukuken olanak bulunmamaktadır. Dolayısıyla, açıklanan eylemin, sadece bir ihmalden kaynaklandığı kabul edilmelidir. Açıklanan bu ihmâl, Yasa anlamında bir asli kusuru gösterse de, ağır kusur anlamına gelmemektedir.*" <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>404</sup> Yılmaz, s. 177.

<sup>405</sup> Yılmaz, s. 180.

<sup>406</sup> Yargıtay 19. HD, E. 1994/ 4627, K. 1994/ 3317, T. 5.4.1994 "Mahkemece, trafik kaza tespit tutanağında davacının kusursuz olduğunun belirtilmiş olması ile yetinilip, ayrıca kusur araştırması yapılmadan hüküm kurulduğu anlaşılmaktadır. Oysa tutanak veya rapor düzenleyenler usul kanunlarına göre bilirkişi seçilmemiş veya önceden yeminli bilirkişi olarak görevlendirilmemişlerse, taraflar için kusur oranı belirtmezler. Kusur araştırması yapılmadan karar verilemez. Mahkemece yapılacak iş, olayda tarafların kusurlu olup olmadıkları ve oranlarının saptanması yolunda uzman bilirkişi aracılığıyla inceleme yaptırılarak sonuca göre karar vermektir." (Gökcan, s.1227)

<sup>407</sup> Yargıtay 19. HD, E. 1999/ 3089, K. 1999/ 3661, T. 25.5.1999 "Sonucu tartışmayı gerektirmeyecek kadar belirgin durumlar ayrık olmak üzere, trafik kazalarındaki kusur oranının belirlenmesinde, bu konuda özel uzmanlığı bulunduğu saptanmış olmayan trafik polisi uzman sayılmayacağından alınan ilk raporun kusur oranına ilişkin yönü değerlendirmeye tabi tutulamaz. Trafikle ilgili bilim dallarına mensup öğretim üyeleri arasından seçilecek üç kişilik bir bilirkişi kuruluna yeniden inceleme yaptırılıp değerlendirilerek sonuca göre bir karar verilmesi gerekir." (Gökcan, s.1223)

<sup>408</sup> Karşı yönde, Aşçıoğlu, s. 115.

Bu bağlamda %100 kusur, tam kusurdur. Belirli davranışlarda bir kişinin %100 kusurlu olması açısından, uygulamada bilirkişilerin ayrıntılı değerlendirme yapma durumları söz konusu olamamaktadır. Zira KTK m. 84 ile amaçlanan, sürücülerin kusurlarının 100 üzerinden belirlenmesini sağlamaktır. % 100 kusur tam kusurdur. Karayolları Trafik Yönetmeliği'ne göre<sup>410</sup> asli kusur, kişinin ilke olarak esas kusurlu sayılmasıdır. Uygulamada da kusur, bilirkişilerce belirlenmektedir. Bu bağlamda, bir kişinin, tek başına, asli kusurlu bir davranışta bulunduğu belirlenirse, bilirkişi artık onu %100 kusurlu kabul etmek zorunda kalacaktır.<sup>411</sup>

Kusuru 100 üzerinden değerlendirmek, bazı davranışları tam kusurlu saymak, kusur ile bağdaşmayacağı gibi, gerçek kusur oranlarını da yansıtmamaktadır.

Uygulamada kusurun belirlenmesi Yargıtay görüşleri<sup>412</sup> doğrultusunda uzmanlık gerektiren işlerden sayılıp, özel ya da teknik bilgiyi gerektiren konularda hakim bilirkişiye başvurmaktadır.<sup>413</sup> Hatta bilirkişi raporunu benimsemeyen hakim, yine kendisi kusur konusunda değerlendirme yapmamakta, bu rapor karşısında sadece başka bir bilirkişiye göndermek veya ek rapor aldırarak zorunda kalmaktadır. Keza bilirkişi raporları arasında çelişki olduğu durumlarda yine başka bir bilirkişiden rapor aldırılmaktadır.<sup>414</sup> Bilirkişiler ise kusuru asli ve tali olarak belirlemektedirler.

Mahkemelerde bilirkişi raporu ile verilen kararlarda kusur, ağır ve hafif kusur şeklinde değerlendirilmeden sadece 100 üzerinden belirlenmekte olup; her zaman

---

<sup>409</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2001/5330, K. 2001/8413, T. 30.10.2001, "Somut olay incelendiğinde bilirkişi raporunda sigortalı aracın davacının idaresinde, kırmızı ışıkta kavşağa girmiş olması nedeniyle %100 kusurlu olduğu mütalaa edilmiş olup yukarıda anılan ilkeler doğrultusunda davacının eyleminin kasıtlı bir hareket veya ağır kusur olmadığı bilirkişi raporunda da isabetli olarak belirlendiği üzere davacı sürücünün kavşakta gerekli özeni göstermeyerek kusurlu olduğunun, ancak ağır kusurunun bulunmadığının da kabulü gerekir." <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>410</sup> Yönetmelik m. 157/ I. a

<sup>411</sup> **Yılmaz**, s. 180, **Yargıtay** 4. HD, E. 2000/ 7530, K. 2000/ 10263, T. 20.11.2000 "Davacı Kendi şeridinde giderken karşıdan gelen davalı yönetimindeki kamyonun uygun olmayan yerden "U" dönüşü yaparak önünü kapattığını bu nedenle çarpmaya engel olamamışsa eğer taraflar yarı yarıya kusurludur. Arkadan çarpma halinde davalı kusursuzdur." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>412</sup> **Yargıtay** 10. HD, E. 2002/668, K. 2002/1142, T. 14.2.2002 "Trafik polis memurunun düzenlediği ve kaza yapan araç sürücülerinin asli ve tali kusur durumları belirtilip kusur oranlarının belirtilmediği tespit tutanağı bu dava yönünden yeterli olmayıp, konuya ilişkin mevzuat çerçevesinde uzman kişilere yaptırılacak inceleme ile elde edilecek rapora göre değerlendirilmelidir." <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 18.10.2015

<sup>413</sup> **Deryal**, Yahya, Türk Hukuku'nda Bilirkişilik, 2. Baskı, Ankara 2004, s. 71.

<sup>414</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2007/ 5867, K. 2007/ 35, T. 23.1.2007 "Kaza tespit tutanağındaki krokiden anlaşıldığına göre davacı karşı şeride tecavüz etmiş ve asli kusurlu bulunmuştur. Olay tarihinden çok sonra delil tespit bilirkişisinden alınan raporda ise davalı tarafa tam kusur verilmiştir. Hükmeye esas alınan bilirkişi raporunda ise davalı tarafın şerit ihlali yaptığına değinilmiştir. Kazaya karışan iki aracın şerit tecavüzü durumları itibarıyla Karayolları Genel Müdürlüğü veya İTÜ gibi konusunda uzman kurumlardan seçilecek bilirkişi veya bilirkişi kurulundan alınacak kusur ve değer kaybı raporuna göre karar verilmesi gerekir." (**Gökcan**, s. 1209)

kusurun gerçek ağırlığını yansıtamamaktadır. Bu bakımdan asli kusur düzenlemesi (KTK m. 84) kusurla ilgili genel ilkelere aykırıdır.<sup>415</sup>

Her şeyden önce kusurun bir hukuksal kavram olması sebebiyle hakimin takdirinde olması gerekirken, bilirkişilerce değerlendirilmesi bu hatalı sonuçlara neden olmaktadır. Bu aynı zamanda yargı yetkisinin de bilirkişiye bırakılması anlamına gelmektedir. Kuşkusuz bir trafik kazasında da kusurun belirlenmesi, kaza ile ilgili bazı teknik verilerin belirlenmesine bağlı olabilir. Mesela kazaya karışan aracın hızı, durma mesafesi, yoldaki bir bozukluk veya alkol derecesi gibi. Hakim, işte bu konularda bilirkişinin görüşünü alır ya da almak zorunda kalabilir.<sup>416</sup>

Kusurun 100 ya da 8 üzerinden değerlendirilmesi açısından, böyle bir yaklaşımı öngören bir kural, Türk Hukuku'nda bulunmamaktadır. KTK m. 84'te, kusur oranlarının yönetmelikte belirtilen esaslara göre yapılması kuralı, trafik kazalarında kusur 100 üzerinden değerlendirilir anlamında yorumlanamaz. Uygulamada ise değerlendirme 100 üzerinden yapılmaktadır.<sup>417</sup>

Kusurun 100 üzerinden belirlenmesi, kusur kavramının niteliği ile de bağdaşmaz. Sadece fiziksel olaylar için 100'lük bir değer belirlenmesi doğru olabilir.

Mesela iki aracın çarpışmasında her bir aracın diğeri üzerinde meydana getirdiği yıkım gücü, yani kinetik enerjisi 100 üzerinden hesaplanabilir. Kusurun 100 üzerinden değerlendirilmesinde mesela, (X) ve (Y)'nin kusurları toplamı 100 kabul edildiğinde çıkacak varsayımlarda; X ve Y'nin kusurları ağır ise her ikisi de %50'şer kusurlu olup, her ikisi de hafif kusurlu olduğunda da yine %50'şer kusurlu kabul edileceklerdir. Şüphesiz kusurun ağır ve hafifliği ayırımını öngören Yargıtay kararları da mevcuttur.<sup>418</sup>

Başka bir varsayımda, X tek başına (ağır ya da hafif) kusurlu da olsa Y'nin kusursuz olduğu bu durumda (X'in kusurunun ağırlığı bir anlam ifade etmemekte olup) X %100 kusurlu olmaktadır. Bu durumlarda kusurun 100 üzerinden değerlendirilmesi,

---

<sup>415</sup> Yılmaz, s. 181.

<sup>416</sup> Yılmaz, s. 182.

<sup>417</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2014/ 384, K. 2015/ 8640, T. 15.6.2015 "Davacı vekili dava dilekçesinde müşterek ve müteselsil sorumluluk esasına dayalı olarak dava açmış olup, yargılama sırasında alınan bilirkişi heyeti raporuna göre davaya konu olayda davacıya sigortalı araç sürücüsünün kusuru bulunmamaktadır. Buna göre, anılan trafik kazasında davalıların işleteni, sürücüsü ve sigortacısı olduğu araçla plakası belirlenemeyen meçhul araç (% 30 ve % 70 kusur oranları itibariyle) birlikte sebebiyet verdiklerinden bilirkişi raporuyla belirlenen tüm zarardan müşterek ve müteselsil sorumluluk esasına dayalı olarak sorumlu olacakları tartışmalıdır." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>418</sup> Yargıtay HGK, E. 2003/ 11-756, K. 2003/ 743, T. 10.12.2003 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

kusurların karşılaştırılması anlamına gelmekte olup, kusurun ağırlığına sonuç bağlayan kuralların uygulanmasını da engellemektedir.<sup>419</sup>

Keza kusurun nesnel olması açısından da bir olaydaki kusur oranlarının neden %50 ya da %80 olduğunun açıklanabilir bir yanı yoktur. Hiç yapılmaması gereken bir davranış ağır kusur, dikkatli bir kişiden beklenen davranış hafif kusuru oluşturur. Yüzlük bir derecenin benimsenmesi, her bir derece açısından soyut bir ölçütün varlığını gerektirir. Bunu sağlayacak bir ölçütün getirilmesi ise olanaksızdır.<sup>420</sup>

Diğer yandan yüz<sup>421</sup> ya da sekiz<sup>422</sup> üzerinden yapılan bir değerlendirme, kusurun ağırlığından çok, kusurların karşılaştırılmasına yöneliktir. Örneğin iki kişinin % 50’şer kabul edilen kusur oranları neticede sanki eşit kusur varmış gibi bir algı yaratsa da her birinin gerçek kusurları ağır ve hafif olabilir. Dahası %100 kusur bile her zaman ağır kusur anlamına gelmeyebilir; zira %100 kusur, bir kişinin tek başına kusurlu olması demektir.<sup>423</sup>

#### 2.2.6.5. Kusur Açısından Ceza ve Hukuk Mahkemeleri İlişkisi

Bir trafik kazasına yol açan fiil, genellikle ceza hukuku açısından da suç niteliği taşımaktadır. Ceza Mahkemesi’nce yapılan tahkikatla varılan kusur neticesinde kurulan hüküm ile Hukuk Mahkemesi’nin bağlı olup olmayacağı kapsamında, Hukuk Mahkemesi’nin bağımsızlığı öngörülmüştür.<sup>424</sup>

Ceza hukukundaki kusur kavramı ile sorumluluk hukukundaki kusur kavramı arasında önemli farklılıklar vardır. Ceza hukukundaki kusur, para cezası veya hapis cezası ile ilgili olup, sorumluluk hukukundaki kusur ise zararın tazmini ile ilgilidir. Bu tazmin yükümlülüğü ceza niteliğinde değildir. Keza sorumluluk hukukunda kusurun kapsamı daha geniştir. Yine ayırtım gücüne ilişkin yaş sınırlaması açısından ceza

<sup>419</sup> Yılmaz, s. 184.

<sup>420</sup> Aşçıoğlu, s. 118.

<sup>421</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2003/ 9845, K. 2003/ 10308, T. 3.11.2003 <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>422</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2013/ 14150, K. 2014/ 1269, T. 6.2.2014 “*Sigorta şirketi, sigortalı aracın sürücüsünün kusuru oranında işletenin sorumluluğunu üstleneceğinden; tazminatın sürücünün 6/8 oranında belirlenen kusur oranına göre hesaplanması gerekir.*” <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>423</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2001/5330, K. 2001/8413, T. 30.10.2001, “*Somut olay incelendiğinde bilirkişi raporunda sigortalı aracın davacının idaresinde, kırmızı ışıkta kavşağa girmiş olması nedeniyle %100 kusurlu olduğu mütalaa edilmiş olup yukarıda anılan ilkeler doğrultusunda davacının eyleminin kasıtlı bir hareket veya ağır kusur olmadığı bilirkişi raporunda da isabetli olarak belirlendiği üzere davacı sürücüsünün kavşakta gerekli özeni göstermeyerek kusurlu olduğunun, ancak ağır kusurunun bulunmadığının da kabulü gerekir.*” <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>424</sup> Yargıtay 3. HD, E. 1959/ 1455, K. 1959/ 1262, T. 03.03.1959 <http://www.tazminathukuku.com/>, E.T. 25.12.2018.



hukukunda 12 yaşını bitirmemiş olanlar hakkında kovuşturma yapılamayacağı kabul edilmiş<sup>425</sup> ise de sorumluluk hukukunda ayırtım gücü ile ilgili bir yaş sınırlaması yoktur.<sup>426</sup>

Hâkim, bir uyuşmazlıkta, zarar verenin kusurunun olup olmadığı, ayırtım gücünün bulunup bulunmadığı hakkında inceleme yaparken, ceza hukukunun sorumlulukla ilgili hükümleriyle bağlı olmadığı gibi, ceza hâkimi tarafından verilen beraat kararıyla da bağlı değildir. Aynı şekilde, ceza hâkiminin kusurun değerlendirilmesine ve zararın belirlenmesine ilişkin kararı da, hukuk hâkimini bağlamaz.<sup>427</sup>

Türk Borçlar Kanunu m. 74'te sadece beraat kararından bahsetmiştir. Bunun karşıt anlamından, hukuk hakimi, ceza mahkemesinin mahkumiyet kararına uymak zorundadır<sup>428</sup> sonucu çıkarılabilir.<sup>429</sup> Ancak hukuk hakimi, bağlılık yönünde kesin bir düzenleme bulunmadıkça, sorumluluk koşullarının gerçekleşip gerçekleşmediğini, sorumluluk hukukunun ilkeleri çerçevesinde özgürce değerlendirir.<sup>430</sup>

Bağımsızlık ilkesi maddi olaylar açısından uygulanmaz.<sup>431</sup> Mesela aracın hızı açısından ceza mahkemesinin yaptığı bir değerlendirme geçerlidir. Hukuksal bir yanılma olmadığı sürece hukuk mahkemesi hakimi bu değerlendirme ile bağlıdır.<sup>432</sup> Ceza hakiminin hukuka aykırılık kararı da bağlayıcıdır.<sup>433</sup> Hukuka aykırılığın her iki hukuk dalı için de geçerli olması sebebiyle ceza mahkemesince belirlenen hukuka aykırılık halinde, hukuk mahkemesi, sadece kusurun derecesini belirleyecektir. Zira hukuka aykırılık kusurun varlığını gösterir. Her iki hukuk dalında da hukuka aykırılık kusurlu bir davranış sayılmaktadır. Bu nedenle hukuk hakimi, ceza hakiminin hukuka aykırılık kararı karşısında, artık kusurun olup olmadığını araştırmayacaktır.<sup>434</sup>

---

<sup>425</sup> 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu m. 31/(1)'*Filî işlediği sırada on iki yaşını doldurmamış olan çocukların ceza sorumluluğu yoktur. Bu kişiler hakkında, ceza kovuşturması yapılamaz; ancak, çocuklara özgü güvenlik tedbirleri uygulanabilir.*'

<sup>426</sup> **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 711; **Eren**, s. 581.

<sup>427</sup> **Yılmaz**, s. 178.

<sup>428</sup> **Yargıtay 4. HD**, E. 2000/ 12024, K. 2001/ 1003, T. 05.02.2001 [http:// www.tazminathukuku.com/](http://www.tazminathukuku.com/), E.T. 25.12.2018.

<sup>429</sup> **Aşçıoğlu**, s. 129.

<sup>430</sup> **Eren**, s. 581.

<sup>431</sup> **Yılmaz**, s. 178.

<sup>432</sup> **Yargıtay 10. HD**, E. 1981/ 5692, K. 1981/ 6273, T. 01.12.1981 [http:// www.tazminathukuku.com/](http://www.tazminathukuku.com/), E.T. 02.11.2015

<sup>433</sup> **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 714; **Aşçıoğlu**, s. 129.

<sup>434</sup> **Aşçıoğlu**, s. 129.

Hukuk ve ceza mahkemelerince hükme esas alınan kusur türleri ise asli ve tali olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>435</sup>

### 2.2.7. Kurtuluş Kanıtı

Sorumluluk için kurtuluş kanıtının bulunmaması gerekir. Diğer bir anlatımla işletenin (veya sigorta şirketinin) sorumlu olmaması için, işletenin sorumluluktan kurtulma durumlarını ispat edememesi gerekir.

#### 2.2.7.1. Genel Kurtuluş Kanıtları

Genel nedenler, Borçlar Kanunu kapsamında illiyet bağıını kesen mücbir sebep, zarar görenin ağır kusuru ya da üçüncü kişinin ağır kusurudur. Ne var ki bunlardan salt birinin kanıtlanması ile sorumluluk bertaraf olmamakta, bunlardan birinin yanında işletenin, kendisinin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun olmadığı ve araçtaki bir bozukluğun da kazada etkili olmadığı ispatlanması ile sorumluluktan kurtulabilme mümkün olacaktır. Bu son durumda, işletenin genel nedenlerin yanında bir kısım durumu ispatlamak zorunda bırakılması ile aşırılığa kaçıldığı ileri sürülmektedir.<sup>436</sup> Mesela aracın önceden bozuk olmadığını ispat oldukça güçtür.

Genel kurtuluş nedenlerinin birinin varlığının kanıtlanması ile diğer özel nedenlerin kanıtlanmasına gerek yoktur. Zira nedensellik bağıını kesen bir olgunun varlığı ispat edilirse, aynı zamanda kusur ve araçta bozukluk bulunmadığı da dolaylı olarak kanıtlanmış olur. Zarar görenin ayrıca kusuru veya araçtaki bozukluğu ileri sürmesi halinde dahi bunun tersinin mutlaka işleten tarafından ispatlanması gerekmemektedir. Dahası, zarar görenin iddiasını ispat etmesi bile gerekebilir. Kaldı ki uygulamada kusuru bilirkişiler belirlediği için ve %100 kusur, ağır kusur anlamına gelmese bile<sup>437</sup> zarar kusur oranına göre paylaştırıldığından (ve işletme tehlikesi

---

<sup>435</sup> **Yargıtay** CGK, E. 2010/ 9-95, K. 2010/ 163, T. 6.7.2010 “*Dosya kapsamı ile uyumlu olduğu görülen Adli Tıp Kurumu Şube Müdürlüğü raporunda da belirtildiği üzere, maktulün asli kusurlu olduğu olayda; trafiğin mevcut koşullarına göre gerekli tedbirleri almayarak, hızını yol durumuna göre ayarlamadığı, ayağından ayakkabısının çıktığını algılayabilecek kadar bir zaman diliminde görme şansına sahip olduğu ve bu anlamda önüne aniden fırladığı söylenemeyecek olan maktulü korna çalarak uyarmadığı gibi, ona çarpmamak için fren dahi tatbik etmediği anlaşılan sanığın da tali derecede kusurlu olduğunun kabul edilmesi gerekir.*” <http://www.hukuki.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>436</sup> **Gürsoy**, s. 50.

<sup>437</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2001/5330, K. 2001/8413 T. 30.10.2001 “*Somut olay incelendiğinde, bilirkişi raporunda, sigortalı aracın davacı idaresinde kırmızı ışıkta kavağa girmiş olması nedeniyle %100 kusurlu olduğu mütalaa edilmiş olup, yukarıda anılan ilkeler doğrultusunda davacının eyleminin kasıtlı*

ilkesinin ne olduğu anlaşılamadığından) sağlıklı sonuçlara varılamamaktadır. İşleten, kusurlu olduğu bir olayda tamamen sorumlu addedilmektedir; ya da zarar görenin %100 kusuru işleteni sorumluluktan kurtarmaktadır. Oysaki bu tam kusur, ağır kusur anlamına gelmemektedir. Sonuç olarak işleten kurtuluş kanıtı getirmek zorunda olup, kusura ya da araçtaki bozukluğa bağlanan durumlarda zarar gören bu kısmı ispat etmek zorundadır. Kanuna rağmen, uygulamada durum farklıdır. Mesela sürücünün kusursuzluğunu ispatlayamayan işleten sorumluluktan kurtulmasa da diğer yandan sürücüye karşı zarar görenin açtığı dava, sürücünün kusurunu kanıtlayamadığı için red olacaktır.<sup>438</sup>

### 2.2.7.1.1. Mücbir Neden

Mücbir sebep, KTK'da yer almayan ve motorlu araç işletmesi kavramı kapsamında olmayan, öngörülmesi ve kaçınılması olanaksız olağanüstü bir olay olarak tanımlanmaktadır.<sup>439</sup> Deprem, yıldırım düşmesi gibi karşı konulamaz ve aniden olan olaylar mücbir neden olarak nitelenir.<sup>440</sup>

Motorlu aracın işletilmesine bağlı tehlikeler mücbir sebep sayılmaz. Bu nedenle önceden öngörülmesi olanaksız olsa dahi frenin bozulması, yağmur, kar, kötü hava koşulları, bir hayvanın aniden aracın önüne çıkması gibi durumlar aracın işletilmesi ile ilgili olması nedeniyle mücbir sebep sayılmaz.<sup>441</sup>

Keza yolun yapımındaki bozukluklar, örneğin yoldaki bir çukur, mücbir sebep sayılmaz. Sürücü, yolun, bu durumunu düşünerek aracını sürmek zorundadır.<sup>442</sup>

Mücbir sebep niteliğindeki olaylar, deprem, yıldırım gibi karşı konulamaz güçte olan doğa olaylarıdır. Yolun kayması, köprünün yıkılması gibi olaylar mücbir sebep sayılır.<sup>443</sup> Fakat mesela aşırı yağışlar nedeniyle bir yerde toprak kayması ihtimali

---

*bir hareket veya ağır kusur olmadığı, bilirkişi raporunda da belirlendiği üzere davacı sürücünün kavşakta gerekli özeni göstermeyerek kusurlu olduğunun, ancak ağır kusurunun bulunmadığının da kabulü zorunludur.*'' <http://www.yargitay.gov.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>438</sup> **Yılmaz**, s. 134.

<sup>439</sup> **Tandoğan**: Sorumluluk s. 247; **Tandoğan**: "İsviçre Hukukunda Motorlu Taşıt Araç İşletenin Sorumluluğunun Niteliği, Şartları, Birden Fazla İşletenin Sorumluluğu ve Türk Hukuku İçin Öneriler", Trafik Sigortası, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25-28 Nisan 1973, Ankara, s. 214; **Eren**, s. 704; **Bolatoğlu**, s. 187; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 539.

<sup>440</sup> **Bolatoğlu** s.190.

<sup>441</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2004/ 398, K. 2004/ 9577, T. 11.10.2004 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>442</sup> **Eren**, s. 704; **Bolatoğlu**, s. 189.

<sup>443</sup> **Aşçıoğlu**, s. 62; **Eren**: Akit Dışı Sorumluluk, s. 209; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 136; **Tandoğan**: Sorumluluk, s. 247; **Tunç**: Kanıt 2, s. 179.

yüksekse, bu durum öngörülemez ya da kaçınılamaz nitelikte olmadığından<sup>444</sup>, olay mücbir sebep olma özelliğini yitirir.<sup>445</sup>

### 2.2.7.1.2. Zarar Görenin Ağır Kusuru

Ağır kusur, benzer bir durumda makul bir insanın göstereceği en basit dikkat ve özenin gösterilmemesidir.<sup>446</sup> Zarar görenin her ağır kusuru, işleteni sorumluluktan kurtarmamaktadır; zira aracın işletilmesi ile zarar arasında nedensellik bağının kesilmesi gerekir. Bu bağlamda kazaya yol açan kusur olgusu ile işletme tehlikesi olgusunun birlikte değerlendirilmesi gerekir.<sup>447</sup> Zarar görenin kusuru, illiyet bağına kesecek ağırlıkta olmalı ve işletme tehlikesi ikinci plana gitmelidir.<sup>448</sup>

Zarar görenin kusuru karşısında işletme tehlikesi önemsiz addedilebiliyorsa nedensellik bağı kesilmiş olmaktadır.<sup>449</sup> Mesela kırmızı ışıkta geçen yayaya, kurallara uygun giden bir aracın çarpması olayında zarar görenin bu ağır kusuru, işletme tehlikesinin önemini yitirmesine yol açmıştır. Bir başka anlatımla zarar görenin kusurlu davranışı, kazaya yol açan tek etken olarak ortaya çıkmış, böylece işletme tehlikesi önemini yitirmiştir. Aracın işletme tehlikesi olmadan böyle bir zarar da doğmayacağına göre, işletme ile zarar arasında doğal nedensellik bağının varlığı, hukuksal bağın olduğunu göstermez.<sup>450</sup>

Uygulamada zarar görenin ağır kusuru, en çok karşılaşılan ve yanlış anlaşılabilir kavramlardan biridir. Burada önemli olan ağır kusur kavramı olup, bunun %100 kusur ile karıştırılmamasıdır. Kusurun tam (%100) olması, ağır kusur anlamına gelmemektedir; zira zarar görenin tam kusuru var olsa da ayrıca kusurunun ağırlığı veya hafifliğinin yani nedensellik bağına kesecek derecede olup olmadığı belirlenmesi

<sup>444</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 1980/ 14082, K. 1981/ 217 T. 16.1.1981 “Zararlı sonuç doğuran kazanın meydana gelmesinde katkıda bulunan etkenlerin umulmadık nitelikte olması, illiyet bağının uygunluğunu ortadan kaldırmaz. Her sürücü önceden tahmin edilemeyecek engellerin çıkacağını hesaba katmalıdır (bir hayvanın ansızın önüne sıçraması, bir tasın düşmesi, yolda bir ceset veya yaralı ile yahut başka bir arabadan düşmüş ve henüz kaldırılmamış olan bir iskemle veya diğer bir şeyle karşılaşması gibi). Böyle bir engelle çarpmakta veya ondan kaçmak için yapılan manevradan doğan kaza, aracın işletilmesine bağlı bir tehlikenin sonucudur. O halde sürücü aracı kullanırken bütün bu ihtimalleri hesaba katmak durumunda, hatta zorundadır.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>445</sup> **Eren**, s. 704; **Yılmaz**, s. 135.

<sup>446</sup> **Bolatoğlu**, s. 19; **Tunç**: Kanıt 2, s. 183.

<sup>447</sup> **Yılmaz**, s. 137.

<sup>448</sup> **Aşçıoğlu**, s. 63; **Bolatoğlu**, s. 191; **Çelikaş**, s. 92; **Eren**: Akit Dışı Sorumluluk, s. 210; **Gürsoy**: Kongre, 52; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 138; **Kılıçoğlu**: Batider, s. 40; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 540; **Tunç**: Kanıt 2, s. 183.

<sup>449</sup> **Gürsoy**, s. 52; **Tandoğan**: Trafik Sigortası, s. 215; **Eren**, s. 705; **Bolatoğlu**, s. 191.

<sup>450</sup> **Yılmaz**, s. 137.

gerekse de uygulamada<sup>451</sup> bilirkişiler kusur için yüzdeler bir (asli-tali) belirleme yapmakta, ağır veya hafif niteliği değerlendirmemektedir.<sup>452</sup> İşletme tehlikesi göz ardı edilerek salt kusura dayalı değerlendirmede zarar görenin tam kusuru, işleteni sorumluluktan kurtarmaktadır.<sup>453</sup>

Zarar görenin nedensellik bağına kesen kusurunun sorumluluktan kurtuluş nedeni olması, dürüstlük kuralından kaynaklanır. Buna göre hiç kimse kendi kusurundan yararlanamaz. Zarar gören kişinin ağır kusuru, oluşan kazanın tek nedeni sayıldığına göre zarar gören, sebep olduğu kazada, uğradığı zararın tümüne katlanmalıdır.<sup>454</sup>

### 2.2.7.1.3. Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru

Bir diğer kurtuluş nedeni de üçüncü kişinin ağır kusurudur. Üçüncü kişiden kastedilen, eylemlerinden sorumlu olunan kişiler ya da yardımcı kişiler değildir.<sup>455</sup>

İşleten, fiillerinden sorumlu olduğu bu kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur. Zarar gören de üçüncü kişi sayılmaz; zira onun kusuru başka bir kurtuluş nedeni olarak düzenlenmiştir; fakat bunun aksi mümkün de olabilir. Yani zarar gören aynı zamanda üçüncü kişi olabilir. Mesela aniden yola çıkan bir bisikletliye, bir araç işletenin çarpması sonucu, bisikletli ile araç işletene ait araçtaki yolcu yaralanmış olduğu varsayımında; bisikletli, kendisinin işletene karşı açtığı davada zarar gören; yolcunun işletene karşı açtığı davada ise üçüncü kişi konumundadır. Aracı çalan ya da zorla alıkoyanlar kural olarak üçüncü kişidir. Üçüncü kişi, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler ile zarar gören ve aracı çalan ya da zorla alan dışındaki herkeştir.

---

<sup>451</sup> **Yargıtay** HGK, E. 2011/17-50, K. 2011/231, T. 27.04.2011 “*Kesinleşmeyen Kayseri 4. Asliye Ceza Mahkemesinin kararında, davalı M. M.’in kırmızı ışıkta geçerek kazanın oluşumunda tam kusurlu kabul eden Adli Tıp Kurumu Başkanlığı Trafik İhtisas Dairesi raporu esas alınarak mahkûmiyetine karar verilmiş; ceza mahkemesinde görülmekte olan davanın sonucu, eldeki hukuk davası için bekletici sorun yapılmamıştır.*

*Esasen davacı, davalılardan M. M.’in kırmızı ışıkta geçtiğini, davalı M. M. ise, kırmızı ışıkta geçenin davacının içinde bulunduğu araç olduğunu iddia etmişler; mahkemece de ceza dosyasında dinlenen tamk beyanları dikkate alınarak davalı M. M.’in kırmızı ışıkta geçtiği kabul edilerek, kırmızı ışıkta geçme olgusu bu şekilde kabul edildikten sonra, Adli Tıp Kurumu raporu dikkate alınarak davalı M. M. tam kusurlu kabul edilmiş ve dava bu deliller ile sonuçlandırılmıştır. Davalı M. M. hem ceza dosyasında, hem de görülmekte olan davada kırmızı ışıkta kendisinin geçtiği olgusuna ve alınan kusur raporlarına karşı çıkmıştır.”* <http://www.turkhukuk sitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>452</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 2000/ 12206, K. 2001/ 3218, T. 2.4.2001 <http://www.hukuki.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>453</sup> **Yılmaz**, s. 137.

<sup>454</sup> **Eren**, s. 706, **Yargıtay** 4. HD E. 1991/ 302, K. 1992/ 4187, T. 24.03.1992 <http://www.hukuki.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>455</sup> **Aşçıoğlu**, s. 63; **Bolatoğlu**, s. 193; **Çelikaş**, s. 93 **Tunç**; Kanıt 2, s. 185.

Aracın çalınmasında veya zorla alınmasında işletenin sorumluluğu KTK m. 107'de özel olarak düzenlenmiştir.<sup>456</sup>

İşletenin sorumluluktan kurtulması, bu kişilerin dışında kalan kişilerin kazanın oluşumundaki kusurunun ağır olması ve bu durumu işletenin kanıtlamasına bağlıdır. Bu ağır kusur, aracın işletilmesi ile zarar arasındaki nedensellik bağıını kesecek ölçüde olmalıdır.<sup>457</sup> Diğer bir ifadeyle üçüncü kişinin kusuru da illiyet bağıını ortadan kaldıracak ağırlıkta ve işletme tehlikesini geri plana itecek nitelikte olmalıdır.<sup>458</sup>

İşletenin kusurlu olması halinde üçüncü kişi ağır kusurlu olsa bile, işleten sorumluluktan kurtulamayacaktır. Tartışılması gereken husus, kusurlu davranışın, nedensellik bağıını kaldıracak nitelikte olup olmadığıdır.<sup>459</sup>

#### **2.2.7.1.4. Kazada, İşletenin veya Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Kusurunun Olmaması veya Araçtaki Bozukluğun Kazayı Etkilememiş Olması**

İşletenin kendi kusuru gibi, eylemlerinden sorumlu olduklarının kusuru da işleteni, kendi kusuruymuş gibi sorumlu kılar. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kazanın oluşumunda bir kusuru olmadığını ispatlamalıdır.<sup>460</sup>

Bu bağlamda işleten, sadece zarar gören tarafından ileri sürülen kusura ilişkin iddialarının asılsızlığını ispatlayacaktır.<sup>461</sup> İşletenin kusuru açısından, ağır kusur aranmaz. En hafif kusur bile, işletenin sorumluluğu için yeterlidir.<sup>462</sup>

Araçtaki bozukluğun kazayı etkilemesi halinde de işleten sorumlu olacaktır.<sup>463</sup> İşleten araçtaki bozukluğun nedeninin belli olması ya da olmaması fark etmeden sorumludur. Bozukluğun üreticiden ya da yardımcı kişilerden kaynaklanması da

---

<sup>456</sup> KTK m. 107 “Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur.”

<sup>457</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 1980/ 11296, K. 1980/ 14107, T. 4.12.1980 <https://emsal.yargitay.gov.tr>, E.T. 25.12.2018.

<sup>458</sup> **Havutçu/ Gökyayla**, s. 142; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 541; **Tunç**: Kanıt 2, s. 184

<sup>459</sup> **Aşçıoğlu**, s. 64.

<sup>460</sup> **Yargıtay** 10. HD, E. 2003/ 1154 K. 2003/ 1907 T. 11.3.2003 <http://www.kararara.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>461</sup> **Kılıçoğlu**: Batider, s. 36; **Nomer**, s. 75; **Tunç**: Kanıt 2, s. 170. Karşı yönde **Havutçu/ Gökyayla**, s. 133. Havutçu/ Gökyayla’ya göre işletenin, tüm trafik kurallarına uyduğunu ispat etmesi gerekir.

<sup>462</sup> **Aşçıoğlu**, s. 59; **Havutçu/ Gökyayla**, s. 132; **Nomer** s. 75; **Tunç**: Kanıt 2, s. 170

<sup>463</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 1980/ 2101, K. 1980/ 4428, T. 04.04.1980 “Genellikle bu nitelikteki teknik arızaları önlemek ve karşı koymak mümkündür. O halde, teknik arızalar, araç sahibinin sorumluluğunu ortadan kaldırmayan bir neden olduğundan, teknik arıza nedeniyle tazminat isteminin reddi ya da tazminatın indirilmesi düşünülemez.” <http://legalbank.net/>, E.T. 25.12.2018.

işletenin sorumluluğunu kaldırmaz. Araçtaki bozukluğun, kusurlu ya da kusursuz bir davranıştan kaynaklanması da sorumluluğu etkilemez.<sup>464</sup>

Araçtaki bozukluk, zarar görenin ağır kusurundan kaynaklanıyorsa işleten, onun ağır kusurunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulur. Fakat üçüncü kişinin ağır kusurundan kaynaklanıyorsa, işleten ağır kusuru kanıtlayarak sorumluluktan kurtulamaz. İşletenin sorumluluktan kurtulması için üçüncü kişinin aracı kasten bozması ve bu durumu işletenin ve yardımcılarının anlayamaması gerekir.<sup>465</sup>

Kazada etkisi olmayan bozukluklar, mesela güneşli bir günde aracın ışık donanımının çalışmıyor olması sorumluluk hukuku açısından bir bozukluk değildir.<sup>466</sup> İşleten bu durumda, aracın tüm parçalarının değil, kazada etkili olan parçalarının bozuk olmadığını ispatlamak zorundadır.<sup>467</sup>

### 2.2.7.2. Özel Kurtuluş Kanıtları

Bunlar, aracın çalınması ya da zorla alınması, motorlu araç ile ilgili mesleğin yürütüldüğü işletmeye bırakılması veya yarışlarda motorlu aracın kullanılmasıdır.

#### 2.2.7.2.1. Aracın Çalınması ya da Zorla Alınması

Aracın çalınması ya da zorla alınması durumunda işleten kural olarak aracı çalan kişilerle birlikte müteselsilen sorumlu olur.<sup>468</sup> Aracın çalınmasında (ya da zorla alınmasında) işleten, kendisinin ya da eylemlerinden sorumlu olduklarının kusuru olmadığını kanıtlarsa ancak sorumluluktan kurtulur.<sup>469</sup> Bu bağlamda işleten ve yardımcıları, aracın çalınmaması için gerekli önlemleri almak zorundadır. Yargıtay'a göre<sup>470</sup> korumalı bir otoparkı olmayan işletenin aracının evinin önünden çalınması (bilirkişi görüşünün aksine) kusurlu bir davranış değildir.

<sup>464</sup> Bolatoğlu, s.187; Eren, s.703.

<sup>465</sup> Bolatoğlu, s. 187; Karşı yönde Eren, s. 703. Eren'e göre bozukluk üçüncü kişinin ağır kusuruna dayanmakta ise, işleten sorumlu tutulamaz.

<sup>466</sup> Yılmaz, s. 145.

<sup>467</sup> Bolatoğlu, s.186; Eren, s.703.

<sup>468</sup> Aracın çalınması-gasp edilmesi konusu Birinci Bölüm/ II.B.2.c'de irdelenmiştir.

<sup>469</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2004/ 6697, K. 2005/ 3343 T. 7.4.2005 <http://www.hukuki.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>470</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2005/5797, K.2006/6258, T. 25.05.2006 "*Hükme esas alınan bilirkişi raporunda; davalı malikin, aracını evinin önüne park ettiği ve korumalı bir otoparka bırakmadığı gerekçe gösterilerek, sigortalının aracına verilen hasarın, çalınan aracın malikinden tahsiline karar verilmiştir.*

*Ancak, ülkemiz, şartlarında, herkesin aracını korumalı bir otoparka bırakma imkanı bulunmadığından davalı malikten de bunun beklenmesi ve bunu yapmadığı için aracını korumak amacıyla gerekli tedbirleri almadığının kabul edilmesi doğru değildir.*

#### 2.2.7.2.2. Araçla İlgili Bir Mesleğin Yürütüldüğü Girişime, Aracın Bırakılması

Motorlu araçla ilgili bir mesleğin yürütüldüğü girişime aracın bırakılmasında, aracın tamir, galeri, veya benzeri bir girişime bırakılması neticesinde girişim sahibinin araç üzerinde fiili tasarrufun gerçekleşmesi gerekir.<sup>471</sup> Araç üzerinde fiili hakimiyet ilişkisinin kurulmasıyla artık işletenin sorumluluğu biter ve girişim sahibi doğacak zarardan sorumlu olur.<sup>472</sup>

#### 2.2.7.2.3. Yarışlarda Aracın Kullanılması

Kural olarak izinsiz yarış düzenlenemez. Düzenlenirse işleten ile düzenleyen birlikte sorumlu olur. İzinli yarışlarda ise yarış düzenleyicisi işleten gibi sorumlu olur. Yarış düzenleyicisinin yanında işletenin izinli yarışlarda sorumlu olup olmadığı ise tartışmalıdır. Genel görüş, işletenin sorumlu olmadığı yönündedir.<sup>473</sup>

Bu sorumlulukta işleten sorumluluktan kurtulur ve sadece yarış düzenleyicisi, işleten gibi ve işleten yerine sorumlu olur.<sup>474</sup> İzin alınmadan düzenlenen yarışlarda, hem yarış düzenleyicisi hem de işleten müteselsilen sorumlu olur.<sup>475</sup>

#### 2.2.7.2.4. Zarara Uğrayanın Kötü Niyetli ya da Suç Oluşturan Bir Davranışının Olması

İşletenin sorumluluktan kurtulmasını sağlayan bir başka neden de zarar görenin kötü niyetli ya da suç oluşturan davranışdır. Zarar görenin, araçla olan ilişkisi kötü niyetliyse veya suç oluşturunca, mesela elindeki tabanca ile sürücüyü soymaya çalışan yolcu örneğinde, yolcunun kazadan dolayı yaralanması neticesinde işleten sorumluluktan kurtulur.<sup>476</sup> Bunun temeli Türk Medeni Kanunu'ndaki dürüstlük kuralından kaynaklanır.

---

*Bu durumda, mahkemeye: davalı malikin aracım evinin önüne park etmesi sırasında gerekli tedbirleri alıp almadığı değerlendirilerek, buna ilişkin olarak anılan madde uyarınca davalı malikin sorumluluğunun bulunup bulunmadığı tartışılıp değerlendirilerek, sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı olarak yazılı şekilde hüküm kurulması doğru olmamış ve hükmün bozulması gerekmiştir.*'' <http://www.hukuki.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>471</sup> Motorlu araçla ilgili mesleğin yürütüldüğü girişim konusu Birinci Bölüm/ II.B.2.a'da irdelenmiştir.

<sup>472</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 2002/ 2226, K. 2002/ 3142, T. 18.3.2002 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018, **Yargıtay** 17. HD, E. 2010/ 4489, K. 2010/ 9517, T. 8.11.2010 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>473</sup> **Bolatoğlu**, s. 80; Karşı yönde **Nomer**, s. 59.

<sup>474</sup> Yarış konusu Birinci Bölüm/ II.B.2.b'de irdelenmiştir.

<sup>475</sup> **Yılmaz**, s. 149.

<sup>476</sup> **Tandoğan**: Trafik Sigortası, s. 219; **Yılmaz**, s. 149.



Dürüstlük kuralı genel bir kuraldır. Hiç kimse, kendisinin meydana getirdiği hukuk dışı bir fiile dayanamaz. Hakim, hakkaniyet gereği zararın tazminine karar vermeyebilir. İşleten zarar görenin bu kötünietli davranışı ile sorumluluktan kurtulur. Fiil suç oluşturmaya dahi zarar görenin dürüstlük kuralına aykırı davranışlarında işleteni sorumlu kılmak mümkün değildir. Hatta kötünietli davranış, kazanın doğmasında etkili olmamış da olabilir. Mesela aracın çalındığını bilerek seyahat eden yolcular açısından, böyle bir kişinin uğradığı zarardan işleteni sorumlu tutmak dürüstlük kuralı ile bağdaşmaz.<sup>477</sup>

---

<sup>477</sup> Yılmaz, s. 150.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ZARAR VE TAZMİNAT

#### 3.1. ZARAR

##### 3.1.1. Genel Olarak

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.<sup>478</sup>

Zarar, bir kişinin malvarlığında ve şahıs varlığında, hukuka aykırı bir fiilin sonucu olarak, onun iradesi dışında meydana gelen eksilmedir. Diğer bir deyişle, zarar, bir kimsenin ya da şeyin bütünlüğünde, değerinde veya miktarında azalmayı ya da miktar artışından yoksun kalmayı ifade eder.<sup>479</sup>

KTK, her türlü zararı koruma altına almamıştır. Sadece kişiye ve kişinin beraberinde olan şeye (eşyaya) ilişkin zararlar koruma altına alınmış olup, mesela manevi zararlar ya da araçta taşınan eşyaya ilişkin zararlar KTK kapsamı dışındadır.<sup>480</sup> Doktrinde, bu zararlar arasında yapılan ayırım, mantıklı bir açıklaması olmadığı için eleştirilmektedir.<sup>481</sup>

##### 3.1.2. Zararın Kapsamı

###### 3.1.2.1. Genel Olarak

KTK kapsamına giren zararlardan kişiye ilişkin olanlar, trafik kazası nedeniyle yaralanma veya ölüm nedeniyle ortaya çıkan zarardır. Mesela yaralanan kişinin tedavi masrafları<sup>482</sup>, çalışma gücü kaybı, ekonomisinin sarsılması ya da ölen kişinin cenaze giderleri buna örnek gösterilebilir.<sup>483</sup>

Şeye ilişkin zararlar ise bir malın kaza nedeniyle zarar görmesi, yok olması, veya kaybolmasıdır. Trafik kazalarında çoğunlukla araca ilişkin zararlar ortaya

---

<sup>478</sup> TBK, m. 49.

<sup>479</sup> **Gökcan**, s.60.

<sup>480</sup> KTK'nın kapsamı Birinci Bölüm/ I.B'de irdelenmiştir.

<sup>481</sup> **Bolatoğlu**, s.139.

<sup>482</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 15172, K. 2015/ 2464, T. 10.2.2015 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>483</sup> **Yılmaz**, s. 109.

çıkılmaktadır. Aracın hasar görmesi nedeniyle, onarım veya değer kaybı gibi zararlar, talep konusudur.<sup>484</sup>

Ayrıca, yalın malvarlığı, diğer bir ifadeyle sadece ekonomik zararları da kanun kapsamında değildir.<sup>485</sup> Mesela, bir kişinin ticari itibarının ihlal edilmesi, halinde meydana gelen zararların tazmini genel hükümlere göre talep edilebilecektir.

Manevi zararlar açısından ise KTK değil<sup>486</sup>, genel hükümler uygulanır.<sup>487</sup> Bu anlamda Türk Borçlar Kanunu'nun manevi tazminata ilişkin hükümleri uygulanır. Bu bağlamda araç işletenin sorumluluğu KTK kapsamında olmadığından sigorta şirketi de manevi tazminattan sorumlu değildir.<sup>488</sup>

Zarar türleri arasında ayırım yapılması ve manevi tazminat gibi bazı zararların kapsam dışı<sup>489</sup> bırakılması haklı olarak eleştirilmektedir. Bu ayırım uygulamada karışıklığa da yol açmaktadır.<sup>490</sup> Özellikle zararın paylaşılmasında ya da rücu hakkının kullanılmasında örneğin işletenlerden biri, işletme tehlikesi nedeniyle zararın büyük bir bölümünü gidermek zorunda kalırken, KTK kapsamına girmeyen bir zarardan, bu oranda sorumlu tutulmayabilir.<sup>491</sup>

### 3.1.2.2. Zarar Türleri

#### 3.1.2.2.1. Kişiyeye ve Eşyaya İlişkin Zarar

Kişiyeye ilişkin zarar<sup>492</sup>, bir kişinin yaralanması ya da ölümü nedeniyle ortaya çıkan zarardır. KTK m. 89/I'e göre birden fazla aracın karşılaştığı bir kazada, işletenlerden birinin uğradığı kişiyeye ilişkin (cismani) zarar özel durumlar haklı göstermedikçe, işletenler arasında kusurları oranında paylaşılır.

Bu paylaşımında, kusur ilk sırada yer alan unsurdur. İşletme tehlikesi ise ikinci derecede önemli unsurdur ve ancak belli durumlarda göz önünde bulundurulur. KTK m.

<sup>484</sup> Baur, Jürg: Kollision der Gefährdungshaftung gemaess SVG mit anderen Haftungen, Winterthur 1979, s. 13'ten aktaran Yılmaz, s. 109.

<sup>485</sup> Aşçıoğlu, s. 58

<sup>486</sup> KTK m. 90 "Maddi tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevi tazminat konularında Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır."

<sup>487</sup> Yılmaz, s. 108.

<sup>488</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2009/ 15078, K. 2010/ 512, T. 19.1.2010 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>489</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2014/22035, K. 2014/17799 T. 04.12.2014, <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>490</sup> Bolatoğlu, s. 139.

<sup>491</sup> Yılmaz, s. 108.

<sup>492</sup> Kişiyeye ilişkin zarar konusunda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Dördüncü Bölüm/ IV.E.2.

89 anlamında değerlendirilmesi gereken üç unsur vardır. Bunlar; kusur, işletme tehlikesi ve özel durumlardır.<sup>493</sup>

Eşyaya ilişkin zarar,<sup>494</sup> bir eşyanın yok olması ya da hasar görmesinden doğan zarardır. Bunların başında araçların uğradığı zararlar gelir.<sup>495</sup> Aracın yıkılması ya da parçalanması ile ortaya çıkan zarar, çekme masrafı, onarım masrafı, değer düşüklüğü, aracın kullanılmamasından doğan zararlar bu kapsamdadır.<sup>496</sup>

Eşyaya ilişkin zararın paylaşım kuralı, kişiye ilişkin zararın paylaşılmasından farklı bir düzenleme içermektedir. Bu paylaşımda işletenlerden birinin uğradığı eşyaya ilişkin zararından diğerini sorumlu tutabilmesi için, zarar görenin, zararın, zarar veren işletenin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişinin kusuru ya da ayırtım gücünü geçici olarak yitirmesi veya araçtaki bir bozukluğun varlığını kanıtlanması gerekir.<sup>497</sup>

### 3.1.2.2.2. Maddi ve Manevi Zarar

Maddi zarar, bir kişinin, malvarlığında meydana gelen eksilmedir. Malvarlığının zarar verici olaydan önceki haliyle, zarar verici olay neticesinde aldığı oluşan mevcut durum arasındaki fark, zarardır.<sup>498</sup>

Zarar, yukarıda açıklandığı gibi kişiye ilişkin olabileceği gibi, eşyaya ilişkin de olabilir. Yaralanma, ölüm, gibi durumlar kişiye ilişkin zararlardır. Aracın gördüğü hasar, aracın başka bir eşyaya verdiği zarar ise, şeye ilişkin zararlardır. KTK, kişiye veya şeye ilişkin zararlar bakımından bir ayırım yapmamıştır. KTK m. 85/ I'e göre, işleten, bir kimsenin ölümüne, yaralanmasına ya da bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa hukuken sorumlu olacaktır. Fakat, eşyaya ilişkin zararlardan doğan bazı sorumluluk durumları genel hükümlere tabi tutmuştur. Ayrıca, sadece ekonomik zararları da kanun kapsamında değildir.<sup>499</sup> Mesela ticari itibarın kaybedilmesi gibi.

<sup>493</sup> Bkz. Dördüncü Bölüm/ II.C.

<sup>494</sup> Eşyaya ilişkin zarar konusunda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Dördüncü Bölüm/ IV.E.3.

<sup>495</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2005/ 10534, K. 2005/ 10305, T. 1.11.2005 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>496</sup> **Yılmaz**, s. 277.

<sup>497</sup> KTK m. 89/II “İşletenlerden ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birine ait bir şeyin zarara uğraması halinde, zarar gören, ancak zarar veren işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimsenin kusuru veya geçici olarak temyiz gücünü kaybetmesi veya zarar verene ait araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulduğunu ispat etmesi halinde zarar veren işleten veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi tazminatla yükümlü tutulur.”

<sup>498</sup> **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 548; **Bolatoğlu**, s. 130.

<sup>499</sup> **Aşçıoğlu**, s. 58

Manevi zarar, bir kişinin haksız ve hukuka aykırı bir fiil yüzünden maruz kaldığı, bedeni acılarla ruhsal elem ve üzüntülerdir.<sup>500</sup> İşletenin manevi zararlardan doğan sorumluluğunun, KTK kapsamında olup olmadığı Türk Hukuku'nda tartışmalıdır.<sup>501</sup>

### 3.1.2.2.3. Ölüm ve Cismani Zarar

KTK Kapsamında olan bir trafik kazası neticesinde meydana gelen ölüm nedeniyle ortaya çıkan zararlar, cenaze giderleri, ölüm hemen gerçekleşmemiş ise tedavi giderleri, çalışma gücünün kaybı nedeniyle ya da hiç çalışılmaması nedeniyle ortaya çıkan zararlar ile ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin<sup>502</sup> bu nedenle uğradıkları zararlardır.<sup>503</sup>

Cismani (bedensel) zararlar ise tedavi giderleri, kazanç kaybı, çalışma gücünün kısmen ya da tamamen kaybindan doğan zararlar, ekonomik geleceğin sarsılmasından kaynaklanan zararlardır.<sup>504</sup>

<sup>500</sup> Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop, s. 655.

<sup>501</sup> Bu tartışmalar ve manevi zarar/tazminat konusu Birinci Bölüm/ I.B.4.e'de detaylı olarak incelenmiştir.

<sup>502</sup> Destekten yoksun kalma tazminatı Üçüncü Bölüm/ II.A.2.b.ii'de detaylı olarak incelenmiştir.

<sup>503</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 3437, K. 2015/ 8510, T. 11.6.2015 ‘‘Dava, destekten yoksun kalma tazminatı istemine ilişkindir. Yargıtay uygulamalarına göre desteğin ve destek ihtiyacı olanların muhtemel yaşam süreleri belirlenirken Population Masculine Et - Feminine ( Pmf) yaşam tablosu esas alınmalıdır. Destekten yoksun kalma tazminatı hesaplanırken rapor tanzim tarihine kadar gerçekleşen zararın bilinen veriler nazara alınarak ve iskontoya tabi tutulmadan somut olarak, rapor tanzim tarihinden sonraki zarar da bilinen son gelir nazara alınıp 1/Kn katsayısına göre her yıl %10 oranında artırılmak ve iskonto edilmek suretiyle hesaplanmalıdır. Mahkemece Cso verilerinin esas alındığı bilirkişi raporunu hükme esas almıştır. Yukarıdaki ilkeler ışığında pmf verilerine göre hesaplama yapılması amacıyla verilen hükmün bozulmalıdır.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018, **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 20013, K. 2015/ 7585, T. 25.5.2015 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>504</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2015/16115 K. 2015/13343 T. 3.12.2015 ‘‘Dava, trafik kazasından kaynaklanan cismani zarar nedeniyle maddi tazminat istemine ilişkindir.

Kaza neticesinde davacının maruz kaldığı yaralanmaya ilişkin olarak davacının %25 oranında vücut fonksiyon kaybı olduğu belirlenmiştir. Davalı sigorta şirketi tarafından medikal eksper raporunda ise davacının %21 oranında işgücü kaybı olduğunu belirtilmiştir. Hükme esas alınan hesap bilirkişi raporunda ise davacının %25 oranında çalışma gücü kaybı olduğu kabul edilerek maddi tazminat hesabı yapılmıştır. Davacı ve davalı tarafından dosyaya ibraz edilen doktor raporları arasında açık bir çelişki bulunmakta olup mahkemece bu konuda herhangi bir bilirkişi raporu alınmamıştır. Bu nedenle mahkemece maluliyet hususunda yapılan araştırma yetersizdir.

Kazayla ilgili tüm tedavi evrakları celb edilerek Adli Tıp Kurumu İhtisas Dairesi veya Üniversite Hastanelerinin Adli Tıp Anabilim Dalı bölümlerinden çelişkilerin giderilmesi yönünde ayrıntılı, gerekçeli ve denetime elverişli rapor alınarak kazanılmış haklarda nazara alınmak suretiyle karar verilmesi gerekir.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018, **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 1393, K. 2015/ 8237, T. 4.6.2015 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

### 3.1.3. Zararın Tespiti

Bir trafik kazasında zararın tazmini için önce zararın varlığının ve miktarının tespiti (ispatı) gerekir. Uygulamada bu tespit bilirkişilerce, Yargıtay'ın yerleşik içtihatları ile oluşan ilkelere göre yapılmaktadır.<sup>505</sup>

## 3.2. Tazminat

### 3.2.1. Maddi Tazminat

#### 3.2.1.1. Genel Olarak Maddi Tazminatın Belirlenmesi

İşletenin sorumluluktan kurtulamadığı durumda, hakim, tazminatın tutarını belirlemek ve buna göre hüküm kurmak zorundadır. Bu anlamda, zararın ve tazminat miktarının doğru belirlenmesi gerekir.<sup>506</sup>

Tazminatın ölçütünü zarar belirlemektedir. Tazminattaki amaç, sorumlu kişiyi cezalandırmak değil, zararı karşılamaktır. Bu bağlamda meblağ belirlenirken, tazminat, zarar gören açısından bir zenginleşme aracı olmamalıdır. Diğer bir anlatımla tazminat miktarı, zarar tutarını aşamaz.<sup>507</sup>

#### 3.2.1.2. Tazminatın Belirlenmesinde İndirim Nedenleri

Zararın net tutarı bilinmeden tazminata karar verilemez. Belirlenen zarar, tazminatın üst tutarını oluşturur. Ancak bu, uğranılan tüm zararların giderileceği anlamına gelmez. Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında

<sup>505</sup> **Yargıtay** HGK, E. 1995/9-679, K. 1995/898 T. 01.11.1995 ‘‘Çalışma gücünün kaybı ve destekten yoksun kalınan zararlarda, kaza yapan kişinin kalan ortalama yaşam süresi bulunur. Bu süre aktif ve pasif dönemler olarak iki kısma ayrılır. Aktif dönem çalışmayı, pasif dönem ise emekliliği gösterir.

*Aktif dönem de ikiye ayrılır. Bilinen ve bilinmeyen dönem şeklindedir. Bilinen dönem kaza tarihinden (rapor) veya karar tarihine kadar olan dönemi, rapor tarihinden 60 yaşına kadar olan dönem ise bilinmeyen dönemi ifade eder. Kaza geçirenin net gelirinin belirlenmesi, olmadığı takdirde asgari ücret üzerinden hesaplamının yapılması gerekir. Bilinen dönem zararı yoksun kalınan dönemdeki gelirlerin (somut) toplamıdır. Bilinmeyen dönem ise varsayımlara dayalı olarak hesaplanır ve bilinen dönemin aksine, iskonto uygulanır. Emeklilik döneminde ise emeklilik aylığı bağlanacağı varsayımı ile hareket edilir.*

*Çalışma gücünün kaybindan kaynaklı zarar, aktif ve pasif dönemdeki toplam gelirin, sakatlık oranına uygun tutarı şeklindedir. Destekten yoksun kalma zararı, bu gelirden hak sahibine düşecek paydır.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018, **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 20013, K. 2015/ 7585, T. 25.5.2015 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.*

<sup>506</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 2002/ 14575, K. 2003/ 7853, T. 17.6.2003 ‘‘Davacıların dava konusu haksız eylem sonucu yaralandıkları ve bu nedenle maddi tazminat isteklerinin de bulunduğu anlaşılmaktadır. O halde yaralanmadan kaynaklanan zararlarının kapsam ve miktarı araştırılarak belirlenmeli, bu konuda tam bir hesaplama yapılmayacak olsa bile BK.'nun 42. maddesi gözetilmek suretiyle belirlenecek uygun bir maddi tazminata da hükmedilir.’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>507</sup> **Yılmaz**, s. 189.

ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldıracaktır. Zarara hafif kusuruyla sebep olan tazminat yükümlüsü, tazminatı ödediğinde yoksulluğa düşecek olur ve hakkaniyet de gerektirirse hâkim, tazminatı indirebilir.<sup>508</sup> İndirim nedenlerinin varlığı halinde hakim, tazminatın ne kadarının indirileceğine karar verir. KTK'da sadece zarar görenin kusuru indirim nedeni olarak yer almaktadır.<sup>509</sup> Sorumluluktan kurtulma nedenlerini bulamayan işleyen, kazanın oluşumunda zarar görenin kusurunu kanıtlarsa bu kusur oranında indirimden yararlanabilir.<sup>510</sup>

Tazminatın belirlenmesi konusunda hakime geniş bir değerlendirme yetkisi tanınmıştır. Hakim, somut olayın özelliğine göre tazminat tutarını belirleyebilir. Hakim, belirtilen nedenler bulunsa bile tazminattan indirim yapmak zorunda değildir. Aynı zamanda durum ve koşulların da tazminattan indirim yapmaya elverişli olması gerekir.<sup>511</sup> İndirim nedenleri sınırlı sayıda değildir. Hakim durum ve koşullara göre tazminattan indirim yapabilir. İndirim nedenlerini dört başlık altında incelemek mümkündür.<sup>512</sup>

### 3.2.1.2.1. İşletenin Kusurunun Ağırlığı

Borçlar Kanunu m. 51/1'e göre, tazminat, kusurun ağırlığına göre belirlenir. Sorumlu kişinin kusuru hafif olduğunda hakim sorumlu olunan tazminattan belirli bir indirim yapabilir.<sup>513</sup> Sorumlu kişinin hafif kusuru, sadece kusur sorumluluğunda bir indirim nedenidir. Kusursuz sorumluluklarda uygulanmaz; zira kusursuz sorumluluk, kusuru olmayan bir kişinin tüm zarardan sorumlu olması demektir. Yani kusursuz olsa bile tüm zarardan sorumludur. Diğer bir ifadeyle failin sorumluluğu için kusur aranmamakla birlikte, failin kusurlu olması başka sonuçlar doğurabilir.<sup>514</sup>

İşletenin kusursuz sorumluluğuna ek olarak kusuru da varsa, tazminat yükümlülüğü artar veya kusurunun ağırlığına göre tazminattan hiç indirim

<sup>508</sup> TBK m. 52.

<sup>509</sup> **Yargıtay** HGK, E. 2012/ 4-107, K. 2012/ 326, T. 30.5.2012 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>510</sup> **Yılmaz**, s. 190.

<sup>511</sup> **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 600.

<sup>512</sup> **Yılmaz**, s. 190.

<sup>513</sup> **Eren**, s. 773; **Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 592.

<sup>514</sup> **Özsunay**, Ergun: Türk Hukukunda İşletenin Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtarılması Bakımından Kusurun Etkisi ve Önemi, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler III. Sempozyumu, 21-22 Ekim 1977, Ankara, s. 70; **Tandoğan**: Sorumluluk, s. 8-9.

yapılmayabilir; zira burada işleyen, hem aracın işletme tehlikesinden hem de kusurundan sorumludur. Hatta Yargıtay'a göre bu durumda kurtuluş kanıtı da getirilemez.<sup>515</sup>

İşletenin kusurunun ağır olduğu hallerde, tazminattan indirim yapılamaz.<sup>516</sup> Keza işletenin kasten sebep olduğu zararda da, işleten indirimden yararlanamaz. Diğer bir deyişle zarar verenin kastı, zarar görenin ihmalden oluşan kusuruna ilişkin indirimi bertaraf eder.<sup>517</sup> İşletenin kusurunun derecesi, özellikle zarar görenin de kusurlu olduğu durumlarda büyük bir önem taşır. Zarar, ilke olarak, kusurlar oranında paylaşılır. İşleten, kendi kusuru yanında, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan da sorumludur.<sup>518</sup>

### 3.2.1.2.2. Zarar Görenin Kusurlu Olduğu Durumlar

- **Zarar Görenin Kusuru**

Zarar görenin kusuru, aklı başında bir kişinin kendi menfaati için sakınacağı ya da sakınması gereken düşüncesiz bir davranış olarak tanımlanmaktadır.<sup>519</sup> Zarar görenin kusurlu davranışı, dürüstlük kuralı gereği indirim yapılmasını gerektiren bir nedendir.<sup>520</sup> Zarar görenin kusurlu bulunduğu durum, esasen gerçek anlamda kusur sayılmamaktadır<sup>521</sup>; zira burada zarar gören gerçekte kendisine, kendi kusuru ile zarar vermektedir. Bununla birlikte, zarar görenin kusuru, gerçek anlamda kusura benzetilerek, kusura ilişkin kuralların, kusurun nesnel yönünün, ağırlığının ve türlerinin, zarar görenin kusuru açısından da geçerli olması sağlanmaktadır.<sup>522</sup>

Şüphesiz, sorumluluktan kurtuluş nedeni getirilmeyen hallerde de indirim söz konusu olmaktadır. Mesela zarar görenin kusuru nedensellik bağıni kesecek ağırlıkta değilse, ya da zarar görenle birlikte işleten de kusurlu ise veya araçtaki bozukluk kazayı etkilemiş ise bu durumlarda hakim tazminattan indirim yapabilir. Aksi takdirde, yani kurtuluş nedenlerinin mevcut olduğu durumlarda işleten zaten sorumlu olmamaktadır.<sup>523</sup>

<sup>515</sup> Yargıtay 4. HD, E. 1985/ 1826, K. 1985/ 1996, T. 11.3.1985 “*Ek kusurun bulunması halinde kurtuluş kanıtı getirilemez.*” <http://v2.legalbank.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>516</sup> Eren, s.676; Havutçu/ Gökyayla, 146.

<sup>517</sup> Feyzioglu, s. 533.

<sup>518</sup> KTK m. 85/V “*İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur*”

<sup>519</sup> Reisoğlu, Sefa: Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2013, s. 217.

<sup>520</sup> Yargıtay HGK, E. 2010/ 4-130, K. 2010/ 161, T. 17.3.2010 <http://www.ictihatlar.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>521</sup> Havutçu/ Gökyayla, s. 137; Özsunay: Kusur, s. 102.

<sup>522</sup> Tandoğan: Sorumluluk, s. 50; Eren, s. 582.

<sup>523</sup> Yılmaz, s. 194.



İndirimi belirleyen, zarar görenin kusurunun, zararın gerçekleşmesindeki payıdır. Zarar görenin sorumlu olabileceği durumlar, zarar veren eyleme rıza göstermesi, veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olması durumlarıdır.<sup>524</sup> Pek tabi rıza, hukuka aykırılığı ortadan kaldırır. Örneğin araç sürücüsünün sarhoş olduğunu bilen yolcunun araca binmesi gibi.<sup>525</sup> Keza kazanın oluşumunda zarar görenin kusuru da onun sorumluluk oranlarını etkilemektedir. KTK'ya göre bu durum bir indirim nedeni olmaktadır.<sup>526</sup>

Zarar görenin tehlikeli durumu üstlenmesi ya da kabul etmesi halinde de en azından zararın bir bölümüne zarar görenin katlanması gerekmektedir. Bu bağlamda mesela yolcunun kemer takmaması durumunda ve zararın emniyet kemeri takmamaktan kaynaklanması durumunda oluşan duruma zarar gören katlanacaktır.<sup>527</sup> Bununla birlikte mesela bir kazada ayağından yaralanan motosiklet sürücüsünün kask takmaması tehlikeyi üstlenme olarak kabul edilemez ve indirim nedeni sayılmaz.<sup>528</sup>

Keza zarar görenin davranışı zararın artmasına neden olmuş da olabilir; mesela zarar görenin geçerli bir sebebi olmadan ameliyatı reddetmesi neticesinde zararın daha da büyümesi gibi.<sup>529</sup>

#### • Destekten Yoksun Kalma Tazminatı

Destek, kendisinden başkasının gerekli olan geçimini kısmen veya tamamen, sürekli şekilde ve düzenli olarak sağlayan veya geçime muhtaç olana ileride bakması kuvvetle muhtemel olan kişidir.<sup>530</sup> Destekten yoksun kalma tazminatı kavramının belirleyici unsuru destek kavramıdır. Destek kavramı, Türk Hukuku'nda ölüm olaylarında tazminat alacaklısının fiili bakım ilişkisinde olanları hak sahibi yapmaktadır. Bir başka anlatımla bu kavram, ölen kişiden intikal edecek hak değil,

<sup>524</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 1991/ 11268, K. 1993/ 1215, T. 15.02.1993 [http:// tbbdergisi.barobirlik.org.tr/](http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/), E.T. 25.12.2018.

<sup>525</sup> **Havutçu/ Gökyayla**, s. 88.

<sup>526</sup> KTK m. 86/II “*Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.*”

<sup>527</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2009/9970, K. 2010/ 2559,T. 22.03.2010 <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>528</sup> **Yılmaz**, s. 201.

<sup>529</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 1980/3979, K. 1980/4046, T. 19.9.1980 [https://www.yargitay.gov.tr](https://www.yargitay.gov.tr/), E.T. 25.12.2018.

<sup>530</sup> **Tekinay**, Selâhattin Sulhi: Ölüm Sebebiyle Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1963, s.12.

destekten yoksun kalan kişilere ait bir hak, bir olgudur. Buradaki ölçüt, ne akrabalığa ne miras hakkına, ne de yasal bir ödeve dayalıdır.<sup>531</sup>

Destekten yoksun kalma tazminatı açısından, desteğin kusurlu davranışının, desteğinden yoksun kalanların tazminat taleplerinde bir indirim nedeni olup olmadığı konusu, diğer bir ifadeyle işleyen veya sürücünün kusurlarının, onların desteğinden yoksun kalanlara yansıtılıp yansıtılmayacağı tartışmalıdır. Bu anlamda Yargıtay'ın kararlarında belirli bir istikrarın olduğu da söylenemez. Yargıtay'ın ilgili daireleri, 1986 yılından başlayarak 2008 yılına kadar (22 yıl) boyunca düzenli ve tutarlı bir biçimde 2918 sayılı KTK'nun 92.maddesi (b) bendi uyarınca, işleyen veya sürücünün ölümlerinde, yüzde yüz kusurlu olsalar bile, destekten yoksun kalan yakınların trafik sigortasından tazminat alabilecekleri yönünde çok sayıda kararlar vermiş iken, birdenbire kanun hükmüne aykırı bir biçimde aksi yönde kararlar verilmeye başlanmış; bu yanlış uygulama üç yıl kadar sürdükten sonra, yerel mahkemelerin direnmeleriyle, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu<sup>532</sup> kararlarıyla yanlıştan dönülmüş ve yeniden yasa hükmüne uygun kararlar verilmeye başlanmıştır.<sup>533</sup> Ancak tüm bunlara rağmen Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 01.11.2017 Tarih ve 2017/17- 1315 Esas ve 2017/ 1239 Karar sayılı kararıyla kanaatimizce destekten yoksun kalanları mağdur edecek yeni bir karara sebebiyet verilmiştir. Buna göre sürücü, ağır kusuruyla ya da tam kusuruyla sebep olduğu kazada hayatını yitirmiş ise onun desteğinden yoksun kalanlar tazminat isteyemeyeceklerdir. Gerekçe olarak da dolaylı olarak zarar gören destekten yoksun kalan şahısların, kendilerine destek olan ölen şahsın sahip olduğu haktan fazlasına sahip olmasının mümkün olamayacağı, hiç kimse kendi kusurundan yararlanamaz ilkesi ve desteğin ölümü nedeniyle ortaya çıkan zararın yansıma yoluyla destek gören şahısları etkilediği nasıl kabul ediliyorsa, desteğin kusurlu hareketinin de destek görenlere yansyacağı düşünceleri mütalaa edilmiştir.

Oysa ki destekten yoksun kalma tazminatı, desteğin vefatı nedeniyle destekten yoksun kalanların doğrudan kendilerinde doğan zarar ve buna bağlı haktır. Başka bir deyişle bu hak, önce ölen desteğe ait olup da ölümü ile mirasçılara geçen bir hak değildir şeklindeki hakkaniyete uygun olan düşünce göz ardı edilmiştir. Bu zarardan

---

<sup>531</sup> **Hatemi**, Hüseyin: Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, İstanbul 1994, C.II, s.8.

<sup>532</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 17022, K. 2015/ 5906, T. 14.4.2015 ‘‘Davacıların ölenin salt mirasçısı sıfatıyla değil, destekten yoksun kalan üçüncü kişi sıfatıyla dava açtıklarına, ölüm sebebiyle doğrudan davacılar üzerinde doğan destekten yoksunluk zararının oluşumundaki kusurun davacılara yansıtılmayacağına, dolayısıyla araç sürücüsünün veya işletenin tam kusurlu olmaları halinde, desteğinden yoksun kalan davacıları etkilemeyeceğine....’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>533</sup> **Çelik**, Çelik Ahmet: <http://www.tazminathukuku.com/>, E.T. 25.12.2018.

doğan hak, ölen desteğin bir hakkı olmadığına göre, ölen sürücünün ağır ya da tam kusurunun, geride bıraktıklarının haklarına etkili olması da düşünülemez.

### **3.2.1.2.3. Zarar Görenin, İşletenin Durumunu Ağırlaştırması**

Zarar gören tarafın, kusurlu olmasa bile sorumlu kişinin durumunu ağırlaştırması da bir indirim nedeni olabilmektedir. Borçlar Kanunu m. 52/I, sadece zarar görenin kusurlu davranışlarını kapsamaz. Sorumlu olan işletenin durumunu ağırlandırmak, zarar görenden kaynaklanan bir nedenle zararın doğması ya da artmasıdır. Mesela ayırtım gücü olmayan ve bu sebeple kendisine kusur yüklenemeyen zarar görenin davranışı açısından, böyle bir kişinin kazanın oluşmasına ya da zararın artmasına katkıda bulunması, indirim nedeni sayılabilir; fakat ayırtım gücü olmayanlar için TBK m. 52/I değil, TBK m. 65, örneksene yoluyla uygulanmakta ve tazminattan indirim yapılmaktadır.<sup>534</sup>

İşletenin sorumluluğu, sigortacının da sorumluluğunu gerektirdiğinden, işletenin indirimden yararlandığı durumlarda, sigortacı da indirimden yararlanır. Zira sigortacı, işletenin zarar gören kişiye karşı olan sorumluluğunu güvence altına almaktadır.<sup>535</sup>

### **3.2.1.3. Tazminatın Belirlenmesinde Ekonomik Durum**

Ekonomik durum ile ilgili KTK'da yer alan bir hüküm bulunmamaktadır. Borçlar Kanunu m. 52/II'ye göre sorumlu kişinin yoksulluğa düşecek olması bir indirim nedenidir. KTK m. 90 yollamasıyla bu duruma ilişkin TBK m. 51 ve 52 uygulanır. Ayrıca hakim, durum ve koşullar haklı gösteriyorsa, zarar görenin ekonomik durumunu göz önüne alarak, tazminattan indirim yapabilir.<sup>536</sup>

#### **3.2.1.3.1. İşletenin Yoksulluk Hali**

Yoksulluğa düşmek, Türk Medeni Kanunu m. 364'teki yoksulluk nafakası anlamındadır. Zararın tamamını gideren sorumlu kişinin, geçimini sağlayamayacak duruma gelmesi, ekonomik yönden zorda kalması demektir. Burada kanun koyucu, zarar görenin yaşadığı sıkıntıyı, sorumlu kişinin tam bir ödeme yaparak yaşamasına

<sup>534</sup> Feyzioğlu, s. 534; Eren, s. 767; Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop, s. 499.

<sup>535</sup> Yargıtay 19. HD, E. 1992/ 11495, K. 1993/ 6741, T. 18.10.1993 <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>536</sup> TBK m. 51/ I "Hâkim, tazminatın kapsamını ve ödenme biçimini, durumun gereğini ve özellikle kusurun ağırlığını göz önüne alarak belirler."

neden olarak çözmek istememiştir.<sup>537</sup> Yoksulluk hali nedeniyle indirim düşüncesi, hakkaniyet ilkesine dayanmaktadır. Tazminat neticesinde yoksulluğa düşecek olan işletenin bu durumu dikkate alınarak takdiri bir indirim yapılmaktadır.<sup>538</sup> Borçlar Kanunu m. 52/II dikkate alındığında işletenin bundan yararlanabilmesi için en çok hafif kusurlu olması gerekir. Mesela ağır kusur veya kasıt halinde indirim yapılamaz. Pek tabi ki yoksulluğa düşme nedeni ile indirim, yalnızca sigortaca karşılanmayan tutar için söz konusu olacaktır.<sup>539</sup>

### 3.2.1.3.2. Zarar Görenin Ekonomik Hali

Zarar görenin varlıklı olması ise hem TBK hem de KTK kapsamında bir indirim nedeni olarak düzenlenmemiştir. Bu durumda da yine hakkaniyet ilkesi gereği indirim söz konusu olabilecektir. TBK m. 51/I, tazminatın durum ve koşullara göre belirlenmesini öngörmektedir. Zarar görenin varlıklı olup olmadığı, sorumlu kişinin ekonomik durumu göz önüne alınarak belirlenir. Ödeme gücü olanlar, indirimden yararlanamazlar; zira burada da indirimin dayanağı, tazminatın, sorumlu kişiyi yoksulluğa düşürmeme düşüncesidir. Ancak sorumlu kişinin kusuru ağır ise, tazminattan indirim yapılamaz.<sup>540</sup>

### 3.2.2. Manevi Tazminat

Manevi zarar, bir kişinin haksız ve hukuka aykırı bir fiil nedeniyle maruz kaldığı bedeni acılarla, ruhsal açıdan maruz kaldığı elem ve üzüntüleridir.<sup>541</sup> Diğer bir ifadeyle manevi zarar, bir kişinin, parayla ölçülemeyen şahıs varlığındaki, iradesi dışında oluşan eksilmeyi ifade eder.<sup>542</sup>

Manevi zararlar, KTK kapsamı dışında tutulmuştur.<sup>543</sup> KTK m.90 yollamasıyla manevi tazminat için TBK m. 56 uygulanır.

<sup>537</sup> Eren, s. 769.

<sup>538</sup> Yargıtay 4. HD, E. 2004/ 10009, K. 2004/ 11909, T. 19.10.2004 “*Davalının işsiz olması ve başkaları tarafından geçiminin temin edilmesi, gelirinin olmadığı anlaşılacakla hükmedilen miktarın ödenmesinin davalıyı yoksulluğa sürükleyeceği açıktır. Hükmolunacak tazminattan indirim yapılması gerektiğinin kabulü ile tazminattan indirim yapılmak üzere kararın bozulması gerekmiştir.*” <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>539</sup> Yılmaz, s. 207.

<sup>540</sup> Eren, s.676; Havutçu/ Gökyayla, 146.

<sup>541</sup> Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop, s. 655.

<sup>542</sup> Kocayusufpaşaoğlu, Necip: Kişilik Haklarını Koruyan Manevi Tazminat Davasına ilişkin Yeni Gelişmeler, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler I. Sempozyum, 21 – 22 Ekim 1977, Ankara, s. 145.

<sup>543</sup> Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları, Teminat Dışında Kalan Haller A.6. f) Manevi tazminat talepleri. 14.05.2015 Tarih ve 29355 Sayı.

Trafik kazası nedeniyle bir kişinin ölümüne ya da yaralanmasına ilişkin durumlarda, somut olayın özelliği dikkate alınarak bir manevi tazminata hükmedilmektedir. Hakim, kusur oranlarını, zararın büyüklüğünü ve ekonomik durumları dikkate alarak bir sonuca varmaktadır. Tarafların karşılıklı kusurları ve kusur ile zararın ağırlığı ile diğer nedenleri belirlenerek manevi tazminata hükmedilir. Hakimin, manevi zarar adı ile hak sahibine verilmesine karar vereceği bir para tutarı, adalete uygun olmalıdır. Hükmedilecek para, zarara uğrayanda manevi huzuru doğurmayı gerçekleştirecek tazminata benzer bir fonksiyonu olan özgün bir nitelik taşıır. Para dışında başka bir yaptırımın manevi tazminat olarak nitelendirilemeyeceği savunulmaktadır.<sup>544</sup> Bu para bir ceza olmadığı gibi, malvarlığı hukukuna ilişkin zararın giderilmesi de amaçlanamaz. Manevi tazminat tutarını etkileyecek özel durumlar somut olayın özelliklerine göre değişebileceğinden hakkaniyete uygun bir belirleme yapılmalıdır.<sup>545</sup>

Motorlu aracın işletme tehlikesi de TBK m. 56 anlamında değerlendirilmesi gereken özel bir durumdur. İşletme tehlikesinin yüksekliği tazminat tutarını etkiler. Eşyaya gelen zararlarda ise manevi tazminata karar verilemez.<sup>546</sup>

### 3.2.3. Tazminat Davalarında Görevli ve Yetkili Mahkeme

Motorlu araç kazalarından dolayı hukuki sorumluluğa ilişkin davalar adli yargıda görülür.<sup>547</sup> Keza yetki açısından da motorlu araç kazalarından dolayı hukuki

<sup>544</sup> Kocayusufpaşaoğlu, s. 180.

<sup>545</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2006/ 9535, K. 2006/ 10567, T. 19.10.2006 ‘‘Davaya konu olay için takdir edilen manevi tazminat miktarları, meydana gelen manevi zararın ağırlığına göre, manevi huzuru gerçekleştirmeye yeterli bulunmamaktadır. Menfaatler dengesine daha uygun, makul bir tazminata hükmedilmesi gerekir.’’ (Gökcan, s. 1248)

Yargıtay 4. HD, E. 2006/ 2463, K. 2006/ 1153, T. 15.2.2006 ‘‘Dava dilekçesinde yer alan açıklamalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, kazada yaralanan küçük Zeynep için de manevi tazminat isteminde bulunduğu anlaşılmasına rağmen, sadece çocukları Zeynep için manevi tazminat isteminde buldukları gözetilerek anne ve baba için manevi tazminata hükmedilmiştir. Şu durumda küçük Zeynep’in istemi hakkında da karar verilmelidir.’’ (Gökcan, s. 1248)

Yargıtay 4. HD, E. 2004/ 5416, K. 2004/ 13333, T. 23.11.2004 ‘‘Davacıların yaralanmasına neden olan trafik kazasının meydana gelmesinde, davacıların kusurunun davalı sürücüden daha fazla olması manevi tazminat istemine engel değildir. Davacıların yaralanma derecesi, kusur durumu ve olayın özellikleri göz önüne alınarak manevi tazminatlara hükmedilmesi gerekirken davanın tümünden reddedilmesi doğru değildir.’’ (Gökcan, s. 1250)

<sup>546</sup> Yılmaz, s. 209

<sup>547</sup> Anayasa Mahkemesi, E. 2013/ 68, K. 2013/ 165, Karar Günü 26.12.2013 ‘‘İtiraz konusu kural, trafik kazasında zarar görenin asker kişi ya da memur olmasına, aracın askeri hizmete ilişkin olmasına, kamu ya da özel araç olmasına veya olayın hemzemin geçitte meydana gelmesi durumlarına göre farklı yargı kollarında görülmekte olan 2918 sayılı Kanun'dan kaynaklanan tüm sorumluluk davalarının adli yargıda görüleceğini öngörmektedir. Aynı tür davaların aynı yargı yolunda çözümlenmesi sağlanarak davaların görülmesi ve çözümlenmesinin hızlandırıldığı, bu suretle kısa sürede sonuç alınmasının olanaklı kılındığı

sorumluluğa ilişkin davalar, davalının yerleşim yerindeki ya da kazanın gerçekleştiği yerdeki mahkemede açılabilir. Bundan başka sigorta şirketinin merkezi ya da şubesinin ya da sigorta sözleşmesini yapan acentenin bulunduğu yer mahkemesinde de açılabilir. Seçim yapma yetkisi davacındır. Davacı bu yerlerden herhangi birinde dava açabilir.<sup>548</sup>

### 3.2.4. Tazminat Davalarında Zamanaşımı

Motorlu araç kazalarından doğan maddi tazminat davalarında zamanaşımı KTK m. 109'a göre iki ve on yıllık sürelerle bağlıdır. Buna göre zarar görenin açacağı hukuk davası, zararını ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her halde kaza anından itibaren on yıl içinde zamanaşımına uğrar. Bu sadece maddi tazminat için geçerlidir. Manevi tazminat açısından genel hükümler uyarınca Türk Borçlar Kanunu'ndaki iki ve on yıllık süreler geçerlidir. Neticede hem maddi hem manevi tazminat davaları için iki ve on yıllık süreler öngörülmüştür. İki yıllık süre, kısa süredir. Zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihte işlemeye başlar.<sup>549</sup> Zararın öğrenilmesi, zararın varlığı ve niteliği hakkında bilgi sahibi olmayı gerektirir.<sup>550</sup> Kural olarak eşyaya gelen zararlar öğrenme olgusu, zarara uğranıldığı anda gerçekleşmiş sayılır. Fakat bazı bedensel zararlar açısından, zarar verici eylem

---

ve bunun söz konusu davaların adli yargıda görüleceği yolunda getirilen düzenlemenin kamu yararına yönelik olduğu anlaşılmaktadır.

*Açıklanan nedenlerle, itiraz konusu kural Anayasa'nın 2., 125. ve 155. maddelerine aykırı değildir. İtirazın reddi gerekir.*'' <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

**Uyuşmazlık Mahkemesi**, E. 2014/ 871, K. 2014/ 924, T. 13.10.2014 '2918 sayılı Yasanın 19.01.2011 tarihinde yürürlüğe giren 110. maddesi ile Anayasa Mahkemesi'nin işaret edilen kararı gözetildiğinde, bahsi geçen Kanun maddesinin karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzeninin sağlanarak trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri kapsadığı ve Kanunun, trafik ile ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev yetki ve sorumlulukları ile, çalışma usullerini kapsadığı, dolayısıyla meydana gelen zararın tazmini istemiyle açılan bu davanın da adli yargı yerinde çözümlenmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

*Açıklanan nedenlerle davanın görüm ve çözümü adli yargı yerinin görevine girdiğinden, Elazığ 1.İdare Mahkemesi'nce yapılan başvurunun kabulü ile, Elazığ 1.Asliye Hukuk Mahkemesi'nce davalı Elazığ Belediye Başkanlığı yönünden verilen görevsizlik kararının kaldırılması gerekmiştir.*

*Davanın çözümünde Adli Yargının görevli olduğuna karar verildi.*' <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>548</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2009/ 1997, K. 2009/ 4279, T. 15.6.2009 'Dava, ZMSS poliçesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkindir. Davalının genel merkezi Kadıköy, İç Anadolu Bölge Müdürlüğü Ankara, ve poliçenin tanzim edildiği yerde Muğla olup, trafik kazası da Muğla'da meydana gelmiştir. Bu durumda, davacılar seçimlik hakkını kullanarak davayı, davalının şubesinden veya acentasından daha yetkili organı olan İç Anadolu Bölge Müdürlüğü'nün bulunduğu Ankara'da açtığı gözetilerek yetki itirazının reddi ile işin esasına girilmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir.''' <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>549</sup> **Yargıtay** 10. HD, E. 2014/ 28050, K. 2015/ 1870, T. 10.2.2015 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>550</sup> **Aşçıoğlu**, s. 149.

gerçekleştiği anda zararın varlığı ve kapsamı öğrenilmiş olmayabilir. Mesela zarar gören kişi, sakatlanmış ve bir süre sakatlığı devam ediyor olabilir. Bu durumda doktor raporu ile sağlık oranı belirlenmedikçe zarar öğrenilmez. Sadece tazminatla yükümlü olan kişinin öğrenilmesi zamanaşımının başlamasına neden olmaz. Ancak zarar gören kişi, raporla birlikte sorumlu kişiyle ilgili bilgileri de edinmiş sayılır.<sup>551</sup> On yıllık süre ise uzun süredir. Bu süre kaza tarihinden itibaren başlar. Zarar gören, zararı ve sorumluyu öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve en geç kaza tarihinden itibaren on yıl içinde dava açmak zorundadır.<sup>552</sup> Kazanın, cezayı gerektiren bir fiilden kaynaklanması ve Ceza Kanunları bu zarar verici fiil için daha uzun zamanaşımı sürelerini öngörüyorsa, bu uzun süre, maddi tazminat davası için de geçerlidir.<sup>553</sup> Hukuk hakimi, fiilin suç oluşturup oluşturmayacağını serbestçe takdir eder. Fakat ceza hakimi mahkumiyet kararı<sup>554</sup> vermişse, bu hukuk yargıcını da bağlar.<sup>555</sup>

### 3.2.5. Tazminat Taleplerine İlişkin Sorumsuzluk Anlaşması

KTK'da öngörülen sorumlulukları kaldıran ya da kapsamını daraltan anlaşmalar geçersizdir. Mesela bir otobüs firmasının yolcusu ile yaptığı sorumsuzluk anlaşması geçersizdir. Geçersizlik kazadan önce yapılan anlaşmalar açısındandır.<sup>556</sup> Kazadan sonra yapılan anlaşmalar ise kural olarak geçerlidir. Ne var ki tazminat miktarına ilişkin olarak yetersiz ya da aşırı olduğu açıkça belli olan anlaşmalar, iki yıl içinde iptal edilebilir.<sup>557</sup> Anlaşmanın yetersiz ya da aşırı olduğunu hakim takdir eder.<sup>558</sup>

<sup>551</sup> Yılmaz, s. 311.

<sup>552</sup> Yargıtay 10. HD, E. 2014/ 28050, K. 2015/ 1870, T. 10.2.2015 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>553</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2015/ 7828, K. 2015/ 8740, T. 15.6.2015 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>554</sup> Yargıtay 4. HD, E. 1996/ 2547, K. 1996/ 2787, T. 04.04.1996, "Davalının eylemi suç niteliğinde olup, ceza mahkemesinde görevi kötüye kullanma suçu nedeniyle hüküm giymiştir. Bu durumda Borçlar Kanununun 60/2 ve Türk Ceza Kanununun 102/4. maddeleri uyarınca olayda uygulanması gereken zamanaşımı beş yıllık zamanaşımıdır." <http://legalbank.net/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>555</sup> Aşçıoğlu, s. 152.

<sup>556</sup> KTK m: 111 "Bu Kanunla öngörülen hukuki sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir. Tazminat miktarlarına ilişkin olup da, yetersiz veya fahiş olduğu açıkça belli olan anlaşmalar veya uzlaşmalar yapıldıkları tarihten başlayarak iki yıl içinde iptal edilebilir."

<sup>557</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2013/ 2040, K. 2013/ 18412, T. 26.12.2013 "Dava davacılar murisinin ölümü nedeni ile destekten yoksun kalma tazminatı istemine ilişkindir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun "Sorumluluğa İlişkin Anlaşmalar" başlıklı 111. maddesinde, tazminat miktarlarına ilişkin anlaşmaların iptali koşulu belirlenmiştir. Anılan düzenlemeye göre tazminat miktarlarına ilişkin olup da yetersiz veya fahiş olduğu açıkça belli olan anlaşmalar veya uzlaşmalar yapıldıkları tarihten itibaren 2 yıl içinde iptal edilebilirler." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>558</sup> Yılmaz, s. 312.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### SORUMLULUKLARIN KARŞILAŞMASI

#### 4.1. Genel Olarak

Hukuki sorumluluk, bir kişinin kendisine ilişkin bir nedenden kaynaklanan zararı gidermek zorunda olmasıdır. Bu anlamda zarar, bir tek nedenden doğabileceği gibi birden fazla nedenden de doğabilmektedir. Birden fazla nedenden meydana gelen zarar, bazı durumlarda, aynı kişiye ait farklı sebeplerin bir araya gelmesiyle oluşabilir. Örneğin aracının işletme tehlikesi ile bizzat araç işletenin kusurunun bir kazaya sebebiyet vermesi gibi. Bazı durumlarda ise zarar, birden fazla kişinin bir zarara neden olmaları şeklinde görülebilir. Bu durumda birden fazla sorumlunun ve sorumluluklarının karşı karşıya gelmesi söz konusu olur.

Farklı kişilerin zarara neden olmaları, diğer bir ifadeyle sorumlulukların karşılaşması da iki değişik şekilde görülür.

Birincisi; sorumlulukların çatışmasıdır. Burada zarar gören, zarara neden olanlardan biridir. Bu durumda farklı kişilere ilişkin sebeplerin birleşmesi sonucu, zarar veren sorumlulardan birisinin aynı zamanda zarara uğraması söz konusudur. Sorumlulukların çatışması için toplam iki kişinin olması yeterlidir. Bir zarar vardır ve sorumlulardan birinin (ya da çoğu kez ikisinin) uğradığı zararın bunlar arasında paylaşılması söz konusudur. Sorumlulukların çatışması ile ilgili çok çeşitli olasılıklar olmasına rağmen sadece KTK m. 89'da bir düzenlemeye gidilmiştir.

İkincisi; zarar gören, üçüncü bir kişidir ve zarara sebep olmamıştır. Zarara sebep olan sorumlular, başka kişilerdir. Bu durumda sorumlulukların yarışması söz konusu olmaktadır. Sorumlulukların yarışması bir nevi müteselsil sorumluluktur; zira müteselsil sorumluluk, zarar gören açısından sorumlulukların yarışması demektir. Zarar gören, sorumlulardan birine, birkaçına veya hepsine karşı tüm zararın tazminini isteyebilir. Sorumlulukların yarışması ya da müteselsil sorumlulukta zarar görenle birlikte, toplam en az üç kişinin olması gerekir. Burada bir zarar gören ve bunun dışında iki veya daha çok sorumlunun olması gerekir.<sup>559</sup>

---

<sup>559</sup> Yılmaz, s. 214.



## 4.2. Sorumlulukların Karşılaşmasında Zarar Paylaşımı

### 4.2.1. Genel Olarak

Zararın paylaşılması, birden fazla sorumlunun, zararın oluşumundaki paylarına göre zararı gidermek ya da üstlenmek zorunda olmalarının belirlenmesidir. Bu bağlamda zararın paylaşılması açısından;

- Kusur ve kusur sorumluluğu
- Kusur ve olağan kusursuz sorumluluk
- Kusur ve tehlike sorumluluğu
- Olağan kusursuz ve olağan kusursuz sorumluluk
- Olağan kusursuz ve tehlike sorumluluğu
- Tehlike ve tehlike sorumluluklarının karşılaşması gibi değişik olasılıklar ortaya çıkabilir.

Mesela sorumlulukların karşılaşmasının bir türü olan sorumlulukların çatışmasına ilişkin iki kusur sorumluluğunun çatışmasında zararın paylaşılmasını belirlemek kolaydır. Bu anlamda kusur oranlarını belirlemek yeterli olacaktır.<sup>560</sup>

Örneğin motosiklet sürücüsü (X) ve yaya (Y)'nin bir kazanın oluşumunda ki kusurları sırayla %40 ve %60 olduğunda bu örnekte sadece (X) açısından doğan bir zararı varsaydığımızda, zarara ait tazminatın %60'lık bölümüne (Y) katlanır.<sup>561</sup> Ancak her zaman kusur sorumlulukları karşılaşmayabilir.

Mesela bir kusur sorumluluğu ile kusursuz sorumluluğun çatışmasında zararın paylaşılması oldukça güçtür. Zira birbirleriyle karşılaştırılması mümkün olmayan iki faktörün zararın oluşumundaki paylarını belirlemek gerekir. Bir motorlu araç yayaya çarparak ona zarar verdiğinde zararın hangi oranda aracın işletmesinden hangi oranda

<sup>560</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2004/ 1091, K. 2004/ 9920, T. 18.10.2004 ‘‘Mahkemece, dava konusu kazada tarafların 4/8 oranında kusurlu oldukları gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne karar verilmiş ise de, 25.09.2001 tarihli kaza tutanağı ve mahkemece karara esas alınan 17.03.2003 tarihli bilirkişi raporundan da anlaşılacağı üzere, olay, geçiş önceliği açısından eşit ağırlıkta olan kavşakta, gündüz ve havanın açık olduğu bir zamanda meydana gelmiştir. Karayolları Trafik Kanunu'nun 57-b-3 ve c bendinde kavşaklarda geçiş üstünlüğü ve kuralları düzenlenmiş, aynı kanununun 84/h maddesinde kavşaklardan geçiş önceliğine uymama halinde araç sürücüsü asli kusurlu sayılmıştır. Mahkemece alınan bilirkişi raporunda, sigortalı araç sürücüsünün kavşakta sağından gelen araç trafiğine yol vermediği ve kavşak geçişini bitirmek üzere olan araca çarptığını kabul edildiği halde, KTK.nun 87 nci maddesi hükmü tartışılmamıştır. Aynı zamanda, raporu düzenleyen bilirkişi de kusurun tespiti konusunda uzman olmadığı anlaşılmıştır. Mahkemece mevcut dosya kapsamına göre tarafların kusur oranlarının uzman bilirkişi aracılığı ile tespit ettirilip karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir. ’’ <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>561</sup> **Yılmaz**, s. 216.

yayanın kusurundan kaynaklandığını belirlemek çok zordur; zira bu durumda birbiriyle karşılaştırılmayacak iki unsurun yani kusur sorumluluğunun bağlandığı olgunun zararın oluşmasındaki katkılarını belirlemek gerekecektir. Motorlu aracın yayaya çarpma örneğinde, zararın hangi oranda aracın işletme tehlikesinden ve hangi oranda yayanın kusurundan kaynaklandığını saptamak gerekecektir. İşletenin kazanın oluşmasında ayrıca ek kusuru varsa, zararı oluşturan faktör sayısı üçe çıkacaktır. Bu durumda yaya sadece kusurundan, işleten ise hem kusurundan hem de işletme tehlikesinden sorumludur. Keza iki tehlike sorumluluğunda, sorumluluk sahipleri ayrıca kusurlu iseler durum yine karışıktır. Bu halde dört faktörün değerlendirilmesi neticesinde sonuca varılmalıdır. Buna göre araçların işletme tehlikelerinin yanında şahısların kusurları da değerlendirilerek, zararın oluşumundaki katkılar belirlenmelidir.<sup>562</sup>

Meydana gelen olayda işletenlerin hiçbirisinin kusuru yok ise, tehlikelerin eşitliği varsayımından hareket edilir. Bunun aksini iddia eden kişi araçlardan birinin daha fazla tehlike gösterdiğini ispat etmek zorundadır. Araçlardan birisinin daha fazla tehlike arz ettiği durumlarda, sorumluluk da bu aracın işletenine daha fazla oranda atfedilir.<sup>563</sup>

#### **4.2.2. Zararın Paylaştırılmasında Takdir Yetkisi**

Sorumlulukların karşılaşmasına ilişkin zararın paylaştırılmasında takdir yetkisi açısından, yukarıda belirtildiği üzere, zararın paylaştırılmasında uygulamada yapılan yüz üzerinden değerlendirme ve hesaplama doğru sonucu verememektedir.<sup>564</sup> Zararın paylaştırılması esasen bir hesap işi olmamalıdır. Zira bu takdir işidir. Takdir yetkisinin ise ölçütü hakkaniyettir. Hakim sorumlulara ilişkin nedenlerin kazanın oluşumundaki katkılarını göz önünde bulundurmamak ve hakkaniyete uygun olarak zararı paylaşmaktan zorundadır.<sup>565</sup>

---

<sup>562</sup> Yılmaz, s. 218.

<sup>563</sup> Çeliktaş, s. 116.

<sup>564</sup> Uygulamadaki 100 üzerinden yapılan kusur ve zarar paylaşımı değerlendirmesi konusu İkinci Bölüm/II.F.4.c'de incelenmiştir.

<sup>565</sup> Yılmaz, s. 220. Yılmaz'a göre kusur ile işletme tehlikesinin derecesi kesin rakamlarla belirlenmemelidir. İsviçre Hukuku'ndaki uygulama da bu yöndedir. İsviçre Hukuku'nda, kusur; hafif, orta ve ağır olmak üzere üçe ayrılmakta, işletme tehlikesi ise eşit-büyük ve yükselmiş olarak ikiye ayrılmaktadır. Zarar, işletenlerin kusurları ile işletme tehlikelerinin kazanın oluşmasındaki ağırlığı değerlendirilerek paylaştırılmaktadır.

Manevi zarar açısından ise takdir yetkisi daha kolay uygulanır. Manevi tazminat tutarını ve paylaşımını etkileyecek özel durumlar somut olayın özelliklerine göre değişebileceğinden, hakim hakkaniyete uygun bir belirleme yapar.

#### **4.2.3. Zararın Paylaştırılmasını Belirleyen Unsurlar**

Zararın paylaştırılmasını belirleyen unsurlar, zararın oluşmasına yol açan etkenlerdir. Tehlike sorumluluğunun bir başka sorumlulukla çatıştığı durumlarda zararı doğuran nedenler ikiye çıkar. Bunlar kusur ve işletme tehlikesidir. Ayrıca bunlara olağan kusursuz sorumluluğun bağlandığı olguları da eklemek gerekir.

##### **4.2.3.1. Kusur**

Zararın paylaştırılmasında en çok uygulama alanı bulan ve en önemli unsur kusurdur. KTK m. 88/II ve KTK m. 89/I'e göre, işletenler arasında zararın paylaştırılması kural olarak kusura bağlanmıştır. Diğer bir ifadeyle zararın paylaştırılmasında kusur ilk sıradadır. Kusur, ağırlığına göre yapılan ayırmda ağır olarak ve hafif olarak ikiye ayrılır. Zararın doğmasındaki kusurun büyüklüğüne göre ağır ya da hafif olduğuna karar verilir. Ağır kusurlu durumlarda sorumluluk büyük olduğundan tazmin edilecek miktar da büyük olurken hafif kusurda bu miktar azalır. Uygulamada, bir kazaya katılan araçların kusurları yüz tam kötü puan üzerinden değerlendirilmektedir. %100 kusur demek, bir kişinin tek başına kusurlu olmasıdır ve bu kusur genellikle ağır kusur niteliğindedir.<sup>566</sup> Zararın paylaştırılmasında kusurun en önemli unsur olması nedeniyle tarafların kusur oranlarının belirlenmesi gerekir.

##### **4.2.3.2. İşletme Tehlikesi**

Tehlike sorumluluğunun konusunu oluşturan işletmelerin meydana getirdiği yıkıcı ve zarar verici güce işletme tehlikesi denir. Bu tür işletmeler kendilerine özgü bir tehlike taşır. En belirgin işletme tehlikesi örneği motorlu araç işletmesidir. Motorlu araçların kısa sürede yüksek hıza erişmeleri, hızın ve ağırlığın etkisiyle durma isteğinin anında olmaması, kontrolünün tam anlamıyla sağlanamaması ve çarpması neticesinde büyük zararlara yol açması, motorlu aracın kendisine özgü tehlikesinin bir sonucudur. Bu bağlamda işletilme halinde sayılan aracın işleteni, işletme tehlikesinin

<sup>566</sup> Bkz. İkinci Bölüm/ II.F.4.b-c.

gerçekleşmesinden ileri gelen zararlardan sorumlu olur. Bu tehlike, başkaları için olabileceği gibi, aracın işleteni açısından da tehlikeli olabilir. Önemli olan aracın işletilme halinde olmasıdır. Bu nedenle işletilme halinde olan her bir araç, bir tehlike meydana getirir. Şüphesiz her aracın meydana getirdiği tehlike aynı değildir. Aracın hızı, ağırlığı bu tehlikenin niteliğini belirler. Bir kamyonla bir otomobilin ya da 50 kilometre hız ile yol alan bir motosikletle 100 kilometre hız ile yol alan motosikletin işletme tehlikeleri birbirinden farklıdır. İşletme tehlikesi somut olarak değerlendirilmekte ve zararın paylaşılması açısından, motorlu aracın yaratabileceği potansiyel tehlike ya da gizli gücü değil, zararın doğmasında etkili olan gerçek tehlike değerlendirilir. Bir kazaya katılan aracın işletme tehlikesini belirlemek, bir değerlendirme ve takdir işidir. İşletme tehlikesini oluşturan hız ve ağırlık gibi etkenler göz önüne alınarak değerlendirme yapılır.<sup>567</sup> İşletme tehlikesi, zararın paylaşılması açısından tarafların kusur oranlarına göre ortaya çıkan sonucun düzeltilmesini sağlar.

#### **4.2.3.3. Olağan Kusursuz Sorumluluğun Bağlandığı Olgu**

Trafik kazalarında, motorlu araç işletenin tehlike sorumluluğu ile olağan kusursuz sorumluluğun çatışması çok sık görülür. Motorlu araç, ayırtım gücü olmayan bir kişiye çarpabilir. Bunun gibi yoldaki bir bozukluk da kazaya sebep olmuş olabilir. Bu durumda işletme tehlikesi ile, olağan kusursuz sorumluluğun bağlandığı özen eksikliği ya da yolun yapımındaki bozukluk gibi olguların ve varsa kusurun zararın doğmasındaki katkıları değerlendirilerek, zarar sorumlular arasında paylaşılır.<sup>568</sup>

#### **4.2.4. Etkisizleştirme Teorisi**

Bu teori, zararın paylaşılmasında uygulama alanı bulan bir kuramdır. Bu teoriye göre aynı tür ve aynı derecedeki karşılıklı iki sorumluluk sebebi, birbirini etkisizleştirir ve etkisizleşme sonucuna göre zarar paylaşılır. İki sorumluluk, birbirini tam anlamıyla etkisizleştirip sıfırlıyorsa buna tam etkisizleştirme denir. Bunun en bilinen örneği, iki kusur sorumluluğu çatıştığında eşit kusurlar birbirini götürür ve her biri kendi zararına katlanır, ötekinden tazminat isteyemez. Bir tehlike sorumluluğu ile kusur sorumluluğu çatıştığında, örneğin bir motorlu araç ile bisikletli çarpıştığında, tarafların eşit derecedeki kusurları birbirini götürür ve sadece işleten işletme tehlikesi

<sup>567</sup> Bkz. İkinci Bölüm/ II.B.1.b.i.

<sup>568</sup> Bkz. Dördüncü Bölüm/ II.

nedeniyle tüm zarardan sorumlu olur. Keza karşılıklı işletme tehlikeleri de birbirini etkisizleştirebilir. İki kusurlu araç işletenin çarpışması neticesinde eşit olan işletme tehlikeleri birbirini etkisizleştirir ve sadece kusurları oranında paylaşırma söz konusu olur. Zararın paylaşılmasında, zarara yol açan etkenler, bir matematik denklemindeki karşılıklı eşit değerlerin birbirini götürmesi gibi etkisizleştirme yapılı ve kalan değerler sonucu belirlir.<sup>569</sup>

Tam etkisizleştirme teorisini, benimsemek mümkün değildir; zira karşılıklı sorumluluk nedenlerinin, mesela kusurların birbirini ortadan kaldırdığını kabul etmek, zarar gören öteki kusurluya ilişkin kusurun, zararın oluşmasındaki etkisini göz ardı etmek demektir. Zararın oluşmasında zarar görenin de katkısı olduğuna göre, o, buna uygun olarak zararın bir bölümüne katlanmalıdır. Zira zarar, zarara neden olma oranlarında paylaşılır.<sup>570</sup>

#### 4.3. Sorumlulukların Çatışması

Bir kaza nedeniyle doğan zarar, birden fazla kişiye ilişkin sebeplerin birleşmesinden meydana gelebilir. Mesela kusurlu bir bisikletlinin kusurlu bir yayaya çarparak, yayaya zarar vermesi buna örnektir. Sorumlulukların karşılaşmasında değişik kişilere ilişkin nedenlerin bir zarara yol açması da iki şekilde ortaya çıkar. Buna göre ya zarar gören üçüncü kişidir ve bu durumda sorumluluklar yarışır<sup>571</sup>.

Ya da zarar gören, zarara neden olanlardan biridir.<sup>572</sup> İşte zarar gören, aynı zamanda zarara neden olanlardan biri olduğunda, bu, sorumlulukların yarışması değil, sorumlulukların çatışmasıdır.<sup>573</sup>

Trafik kazalarından meydana gelen zararda ise, araç işletenlerden birinin, (ya da çoğu kez ikisinin) uğradığı zararın bunlar arasında paylaşılması söz konusu olmaktadır. Sorumlulukların çatışması için bir zarara en az iki kişinin sebebiyet vermesi gerekir. En az iki sorumludan birinin sorumluluktan kurtulması halinde bu müessese uygulanamaz. Diğer taraftan sorumlulardan her ikisinin de zarar görmesi gerekmekte olup, sadece birinin zarar görmesi ve fakat zarara en az iki kişinin sebebiyet vermesi

<sup>569</sup> **Oftinger**, s. 269-270'ten aktaran, **Yılmaz**, s. 229.

<sup>570</sup> **Yılmaz**, s. 230.

<sup>571</sup> Sorumlulukların karşılaşmasının bir başka türü olan sorumlulukların yarışması, Dördüncü Bölüm/ V'te incelenmiştir.

<sup>572</sup> **Yılmaz**, s. 211.

<sup>573</sup> **Tandoğan**: Trafik Sigortası, s.225

yeterlidir. Sorumlulukların çatışması, zararın paylaşılması<sup>574</sup> açısından önem kazanmaktadır. Bu anlamda zarar, sorumlu kişilere ilişkin nedenlerin, zararın doğmasındaki katkılarına göre paylaşılacaktır.<sup>575</sup>

Çatışan sorumluluklar, kusur sorumluluğu, olağan kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluklarından en az ikisinin karşı karşıya gelmesiyle oluşur. Kusur kusur-sorumluluğu, kusur-olağan kusursuz sorumluluk, tehlike-kusur sorumluluğu, tehlike-tehlike sorumluluğu buna örnektir. Fakat Türk Hukuku'nda sorumlulukların çatışması ile ilgili çok çeşitli olasılıklar olmasına rağmen sadece KTK m. 89'da zararın paylaşımına ilişkin bir düzenlemeye gidilmiştir.

Her şeyden önce mevcut bu düzenleme, sorumluluktan kurtulamayan birden fazla aracın işleteni hakkında uygulanacağı için, işleten sıfatını haiz olmayan veya kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulanlar hakkında uygulanmaz.<sup>576</sup>

KTK m. 89/I uyarınca birden fazla işletenin neden olduğu bir kazada, işletenlerden biri bedensel olarak bir zarara uğradığında, diğer işletenler kusurları oranında sorumlu olurlar. Fakat tazminat miktarı belirlenirken özel durumlar ve araçların işletme tehlikeleri de göz önünde tutulur. İşletenlerin kusursuz (ya da eşit kusurlu)<sup>577</sup> olması durumunda araçların işletme tehlikelerine göre sorumluluk belirlenecektir. Şüphesiz kusurdan başka araçların meydana getirdiği tehlike de sorumluluğun tespiti açısından önemlidir. Kural olarak işletme tehlikeleri de eşit varsayılır.

Ne var ki bir aracın diğer araca oranla meydana getirdiği tehlike her zaman aynı değildir. Bir trenin otomobile veya tırın kamyonete göre tehlikesi çok daha fazladır. Hakim somut olayda bu durumları gözeterek sorumluluğun paylaşılmasını hakkaniyete uygun olarak yapacaktır.<sup>578</sup>

İşletme tehlikelerinin eşitliği karinesinde, işletenlerden biri, diğer işletenin aracının işletme tehlikesinin kendisinininkinden daha yüksek olduğunu ve somut olayda zararın doğmasına büyük oranda katkıda bulunduğunu ispatlayarak sorumlulukların, araçların arz ettiği tehlike oranına göre değişmesini sağlayabilir.<sup>579</sup>

---

<sup>574</sup> Sorumlulukların karşılaşmasının bir türü olan sorumlulukların çatışmasında zararın paylaşılması Dördüncü Bölüm/ II'de incelenmiştir.

<sup>575</sup> **Yılmaz**, Hamdi:Karayolları Trafik Kanununa Göre Zararın Paylaşılması,Ankara 1995,s. 58

<sup>576</sup> **Kılıçoğlu**, s. 394.

<sup>577</sup> Bkz. Dördüncü Bölüm/ II.D.

<sup>578</sup> **Aşçıoğlu**: Sorunlar, s.206.

<sup>579</sup> **Gökcan**, s. 231.

Birden fazla işletenin katıldığı bir kazada işletenlerden birinin malvarlığının zarara uğraması halinde, sorumluluk KTK m. 89/II'e göre belirlenir. Buna göre işletenlerin sorumluluğu, onların kusurlarının varlığına göre belirlenir. İşletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru da kendi kusuru sayılır. Burada kanun koyucu tam olarak kusur sorumluluğunu kabul etmiştir. Bu nedenle zarar veren işletenlerin kusursuz olması durumunda sorumluluk doğmaz. Keza araçların tehlike faktörü de göz önüne alınmaz. İşletenlerin kusursuz olması durumunda zarara, zarar gören işleten katlanır. Her iki işletende kusurlu olmakla birlikte aynı zamanda işletenlerden birinin aracındaki bir bozukluğunda kazaya sebebiyet vermesi söz konusu ise, bu işleten, aracındaki bozukluk nedeniyle objektif sorumluluk kuralları uyarınca sorumlu olur. Ek kusurun varlığı diğer işletenin kusurunu kısmen veya tamamen ortadan kaldırır.<sup>580</sup>

#### **4.4. Motorlu Araç İşletenin Tehlike Sorumluluğu İle Başka Bir Sorumluluğun Çatışması**

##### **4.4.1. Genel Olarak**

KTK m. 85/I'de öngörülen tehlike sorumluluğunun başka bir sorumlulukla çatışması, tehlike sorumluluğunun; bir kusur sorumluluğu ya da bir olağan kusursuz sorumluluk veya (KTK kapsamında olmayan) başka bir tür tehlike sorumluluğu ile çatışması şeklinde olabileceği gibi, trafik kazalarında çoğunlukla görülen (KTK kapsamındaki) iki motorlu araç işleteninin sorumlulukların çatışması şeklinde de olabilir.

##### **4.4.2. Tehlike Sorumluluğu İle Kusur Sorumluluğunun Çatışması**

Tehlike sorumluluğu ile kusur sorumluluğunun çatışmasında, örneğin bir motorlu aracın yayaya çarpmasında zarar, işletenin işletme tehlikesi ve yayanın kusurunun<sup>581</sup>, zararın oluşumundaki katkılarına göre paylaşılır.<sup>582</sup> Ek kusur, işletenin

---

<sup>580</sup> Aşçıoğlu: Sorunlar, s. 207.

<sup>581</sup> TBK m. 49/I "Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür."

<sup>582</sup> Yargıtay HGK, E. 2014/ 4-846, K. 2014/ 1091, T. 24.12.2014 "Somut olayın açıklanan ilkeler çerçevesinde değerlendirilmesine gelince; yerel mahkemeye hükme esas alınan bilirkişi raporunda seçenekli bir sonuç bildirilerek, kazanın meydana geldiği kavşakta yeşil ışığın araçlara ya da yayalara yandığının belirlenmesi durumunda kusurun değişeceği, araçlara yeşil ışık yanması durumunda ölen yayanın asli ve tam kusurlu olacağı ifade edilmiştir..." <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.

zarar payını arttırır. İşleten kusursuz ve yaya hafif kusurlu olduğunda; mesela İsviçre'deki bir kanton mahkemesi kararına göre, geceleyin işlek bir yolda karşıya geçmek isteyen yaya, yolun ortasına geldiğinde ölçülü bir hızla yaklaşan motosikletliyi görmez. Motosiklet sürücüsü kusursuz, yaya hafif kusurlu olduğu bu durum için sorumluluk ilişkisi 1/2 şeklindedir.<sup>583</sup> Kusurların eşit olması halinde işletenin sorumluluğu, işletme tehlikesi faktörü<sup>584</sup> nedeniyle yayaya göre daha fazla olacaktır. Bir otomobil işletenin kusuru hafif ve bisiklet sürücüsünün kusuru ağır olduğu varsayımında, mesela İsviçre Federal Mahkemesi'nin bir kararına göre, bisiklet sürücüsü, oldukça eğimli bir yolda aşırı hızla görüşü yetersiz bir kavağa girer. Bisikleti üzerindeki hakimiyetini yitiren sürücü, karşıdan gelen ve bisikletlinin yaklaştığını görünce duran otomobile çarpar. Bisiklet sürücüsünün kusuru ağırdır. İşleten ise, kaza sırasında otomobilin dönüş lambası çalışıyor olmasına karşın, işaretini yeterince önceden verdiğini ispat edemediği için sorumluluktan kurtulamamıştır. Sorumluluk ilişkisi işleten 7/10, bisiklet sürücüsü 3/10 şeklindedir.<sup>585</sup> İşletenin kusuru ağır olduğunda ise işletenin sorumluluğu yukarıdaki orana göre daha da artmaktadır.

İşletenle, işleten olmayan başka bir sürücü arasında zararın paylaşılmasında ise işleten olmayan sürücü (varsa) kusur sorumlusu olarak tazminat paylaşımına katılacaktır. İşleten sıfatı olmayan bir sürücünün işleten olarak değil, ancak varsa kusur sorumlusu olarak sorumluluğu vardır.<sup>586</sup> İşleten açısından ise eğer araç sürücüsüne hatırı için verilmişse işletenin sorumluluğu genel kurallara göredir ve KTK uygulanmaz. Hatırı için verilmemişse, işleten KTK uyarınca sorumlu olur. İşleten KTK'ya göre sorumlu ise, işleten olmayan araç sürücüsü, uğradığı zararda, tehlike sorumluluğunun sağladığı tüm olanaklardan yararlanır. Bu bağlamda, kullandığı bir araçla, ağaca çarpan sürücü, tehlike sorumluluğu gereği işletenden zararın tazminini isteyebilir; çünkü aracın işletme tehlikesinden işleten sorumludur. Ancak olayda sürücünün ağır kusuru varsa işleten

---

<sup>583</sup> Yılmaz, s. 232.

<sup>584</sup> Zararın paylaşılmasını belirleyen unsurlar Dördüncü Bölüm/ II.C'de incelenmiştir.

<sup>585</sup> Yılmaz, s. 233

<sup>586</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2013/ 9862, K. 2014/ 10260, T. 30.6.2014 "Davacılar vekili dava dilekçesinde, murisin yolcu olarak bulunduğu bisikletin sürücüsüyle karşı aracın maliki, işleteni ve sürücüsünden maddi ve manevi tazminatın müştereken ve müteselsilen tahsili istemiştir.

*Muris Ziya'ruin kazanın oluşu üzerine etken, hatalı tutum ve davranışının bulunmadığı göz önünde tutularak 2918 sayılı kanunda sayılan kusurlu eylemi bulunmadığı kabul edilmek suretiyle hesaplanacak tazminat tutarından desteğin bisikletin selesinde yolculuk etmesi sebebiyle müterafik kusurlu olup olmadığı ve 818 Sayılı B.K.nun 44. maddesi gereğince indirim yapılmasının gerekip gerekmediği hususu tartışıldıktan sonra bir karar verilmesi gerekirken bu husus karar yerinde değerlendirilmeksizin müteveffanın bisikletin selesinde yolculuk etmesi sebebiyle 1/8 oranında kusurlu kabul edilmesiyse tazminattan 1/8 oranında indirim yapılmış olması isabetli görülmemiş, kararını davacılar yararına bozulması gerekmiştir."* <http://www.kazanci.com/>, E.T. 25.12.2018.



buna dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Sürücünün kusurunun ağırlığı, işleteni sorumluluktan kurtaracak derecede değilse bu durumda sürücünün tehlike sorumluluğundan yararlanması doğru bir uygulama olmaz. Böyle bir durumda sürücü ve işleten açısından KTK m. 86/II gereği durum ve şartlara göre paylaşırma yapılır.<sup>587</sup>

#### **4.4.3. Tehlike Sorumluluğu İle Olağan Kusursuz Sorumluluğun Çatışması**

Olağan kusursuz sorumluluk, tehlike sorumluluğu, dışında kalan kusursuz sorumluluk durumlarını ifade eder. Türk Borçlar Kanunu ve Türk Medeni Kanunu'nda düzenlenen tüm kusursuz sorumluluk durumları, olağan kusursuz sorumluluklardır.

##### **4.4.3.1. İşletenin Sorumluluğu ile Ayırtım Gücü Olmayan Kişinin Sorumluluğunun Çatışması**

Ayırtım gücü, makul şekilde davranabilme yeteneğidir. Yaptığı davranışın tehlikeli olduğunu değerlendiremeyen kişinin ayırtım gücü yoktur. Keza tehlikeli bulunduğu bir davranıştan kaçınmayan kişinin de ayırtım gücü yoktur.<sup>588</sup>

Ayırt etme gücüne sahip olmayanların, makul şekilde hareket etme yeteneklerinden mahrum olmaları nedeniyle, herhangi bir şekilde kusurlu olduklarından söz edilemez. Bu nedenle, ayırt etme gücünden yoksun olanlar kural olarak haksız fiillerinden sorumlu değildir.<sup>589</sup>

Ayırtım gücü olmayan kişi ile işletenin sorumluluğunun çatışmasında hakkaniyet ilkesi gözetilmekte ve ayırtım gücü olmayan kişiyi zararın tamamı ya da bir bölümünü tazmine mahkum edebilmektedir. Buna göre ayırtım gücünden yoksun kişi verdiği zarardan sorumlu olmakta ya da uğradığı zarardan indirim yapılmaktadır. Bu bağlamda ayırtım gücünün göreceli olması nedeniyle somut her olaya göre değerlendirme yapılması gerekir. Ayırtım gücünün, kusurun öznel yönünü oluşturması nedeniyle, ayırtım gücünden yoksun olanların yaptıkları haksız fiillerden sorumlu tutulmamaları hakkaniyete aykırı sonuçları doğurabileceğinden, hakim, ayırtım gücü olmayan kişiyi, TBK m. 65 uyarınca zararın tamamını ya da bir bölümünü tazmin

---

<sup>587</sup> Yılmaz, s. 235.

<sup>588</sup> Eren, s. 573.

<sup>589</sup> Dural, Mustafa/ Ögüz, Tufan: Türk Özel Hukuku- Kişiler Hukuku Cilt II, İstanbul 2006, s. 70; Akipek, G. Jale/ Akıntürk, Turgut: Yeni Medeni Kanuna Uyarlanmış Başlangıç Hükümleri- Kişiler Hukuku, Cilt I, İstanbul 2007, s. 305.

etmeye mahkum edebilir.<sup>590</sup> Burada kanunun benimsediği amaç, taraflar arasında çıkar dengesini kurmaktır. Hakim, tazminatın nasıl paylaşılacağı ve nasıl bir indirim olup olmayacağını, hakkaniyet uyarınca takdir edecektir. TBK m. 65 düzenlemesinde, sadece ayırtım gücü olmayan kişinin zarar vermesinden söz edilse de, bu hüküm, örneksene yoluyla zarar gören açısından da uygulanır. Ayırtım gücü olmayan zarar görenin davranışı, kazanın doğmasında etkili olmuşsa yine tazminattan indirim yapılabilir.<sup>591</sup>

Ayırtım gücü olmayan kişinin sorumluluğu, böyle bir davranışın, ayırtım gücü olan bir kişide kusurlu sayılabileceği durumlar için söz konusudur. Diğer bir deyişle, ayırtım gücü olmayan kişi, eğer ayırtım gücüne sahip olsaydı zaten davranışı kusurlu sayılamayacak idiye, zarardan sorumlu tutulamaz.<sup>592</sup>

Şüphesiz, araç işleten de, motorlu aracın işletilmesi nedeniyle onun meydana getirdiği tehlikeye katlanmalıdır. Bu anlamda mesela ayırt etme gücü olan bir kişinin trenden atlaması neticesinde işleten, atlayan kişinin ağır kusuruna dayanıp sorumluluktan kurtulabilirse de ayırt etme gücü olmayan kişinin aynı davranışında işleten sorumluluktan kurtulamaz; fakat indirim yapılabilir.<sup>593</sup>

Ayırtım gücünü geçici olarak yitirenlerin sorumluluğu açısından, kural olarak geçici kaybeden bu kişi verdiği zararı tazmin eder; ancak kişi, bu duruma kendi kusuru ile düşmediğini kanıtlarsa sorumluluktan kurtulur.<sup>594</sup> Bununla birlikte ayırtım gücünün geçici kaybında, kusursuzluk kanıtlansa bile TBK m. 65 uyarınca, hakkaniyet gereği sorumluluk söz konusu olabilir.<sup>595</sup>

Burada ayırtım gücünü geçici kaybedenin verdiği zarara ilişkin hüküm, geçici kaybedenin zarar görmesi haline de kıyasen uygulanır. Mesela aldığı ilacın etkisiyle ayırtım gücünü geçici olarak yitiren kişi bu durumda iken verdiği zarardan sorumlu olmayacağı gibi, uğradığı zararın da tazminini isteyebilir.<sup>596</sup>

---

<sup>590</sup> TBK m. 65 “*Hakkaniyet gerektiriyorsa; hâkim, ayırt etme gücü bulunmayan kişinin verdiği zararın, tamamen veya kısmen giderilmesine karar verir.*”

<sup>591</sup> **Oftinger/ Stark**, s. 238’den aktaran, **Yılmaz**, s. 239.

<sup>592</sup> **Dural/ Ögüz**, s. 71; **Akipek/ Akıntürk**, s. 311; **Eren**, s. 239.

<sup>593</sup> **Yılmaz**, s.240.

<sup>594</sup> TBK m. 59 “*Ayırt etme gücünü geçici olarak kaybeden kişi, bu sırada verdiği zararları gidermekle yükümlüdür. Ancak, ayırt etme gücünü kaybetmede kusuru olmadığını ispat ederse, sorumluluktan kurtulur.*”

<sup>595</sup> **Dural/ Ögüz**, s. 73; **Akipek/ Akıntürk**, s. 305; **Tekinay/Akman/ Burcuoğlu/ Altop**, s. 501.

<sup>596</sup> **Yılmaz**, s. 241.

#### 4.4.3.2. İşletenin Sorumluluğu İle Ev Başkanının Sorumluluğunun Çatışması

İşletenin sorumluluğu ile ev başkanının sorumluluğu<sup>597</sup>, mesela motorlu aracın yola aniden çıkan bir çocuğa çarpması şeklinde görülebilir. Burada yine ev başkanının sorumluluğu olağan kusursuz sorumluluktur. Ev başkanının sorumluluğunun, bir olağan kusursuz sorumluluk olduğu, doktrinde genellikle kabul edilmektedir.<sup>598</sup> Yargıtay'ın görüşü de bu yöndedir.<sup>599</sup>

Ev başkanının sorumluluktan kurtulabilmesi için gerekli özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini kanıtlaması gerekmektedir. Özenin derecesi, aynı koşullar altında bulunan akıllı başında ve orta düzeyde bir ev başkanının alacağı önlemlere göre belirlenir.<sup>600</sup> Özen ödevi, gözetim ve denetim yanında, zararın doğmasını engelleyecek uygun önlemlerin alınmasını da kapsar.<sup>601</sup> Yetersiz gözetimde bulunan, zarar verici eylemleri özendirilen ev başkanı özen ödevini yerine getirmemiş sayılır.<sup>602</sup> Keza, yerinde olmayan öğütler veren, tehlikeli araç ve gereçleri kullandıran, tehlike konusunda yeterli bilgiyi vermeyen ev başkanı sorumluluktan kurtulamamaktadır.<sup>603</sup>

Anne ve babanın ev başkanı olması, küçüğün, kısıtlının ya da ayırtım gücü olmayanın aile ilişkisi ve ev başkanlığı bağıllığı içerisinde yaşanılmasına bağlıdır. Fakat ev başkanlığına bağımlı yaşayan kişinin, bir şekilde fiilen bağımlılık ilişkisi kalmamışsa, bu durumda ev başkanının sorumluluğuna gidilemez.<sup>604</sup>

Ev başkanı, sorumluluğu altındaki küçük, kısıtlı ya da akıl hastası kişiyi, durum ve koşulların gerektirdiği ölçüde ve normal bir şekilde gözetim altında bulundurduğunu veya gerekli dikkat ve özeni gösterseydi dahi zararın meydana gelmesini engelleyemeyeceğini ispat ederek sorumluluktan kurtulur. Ev başkanı kurtuluş kanıtı getiremezse zarardan kesin olarak sorumlu olur. Özen ödevinin yerine getirilmemesi

<sup>597</sup> TMK m. 369 “Ev başkanı, ev halkından olan küçüğün, kısıtlının, akıl hastalığı veya akıl zayıflığı bulunan kişinin verdiği zarardan, alışılmış şekilde durum ve koşulların gerektirdiği dikkatle onu gözetim altında bulundurduğunu veya bu dikkat ve özeni gösterseydi dahi zararın meydana gelmesini engelleyemeyeceğini ispat etmedikçe sorumludur.

*Ev başkanı, ev halkından akıl hastalığı veya akıl zayıflığı bulunanların kendilerini ya da başkalarını tehlikeye veya zarara düşürmemeleri için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür.”*

<sup>598</sup> **Tandoğan:** Sorumluluk, s. 139; **Eren,** s. 638; **Karahasan,** s. 435.

<sup>599</sup> **Yargıtay** İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu E.1957/1, K.1957/3, T. 27.03.1957 <http://www.turkhukusitesi.com/>, E.T. 25.12.2018.

<sup>600</sup> **Tandoğan:** Sorumluluk, s. 152; **Eren,** s. 642.

<sup>601</sup> **Eren,** s. 642.

<sup>602</sup> **Tandoğan:** Sorumluluk, s. 157.

<sup>603</sup> **Tandoğan:** Sorumluluk, s. 151.

<sup>604</sup> **Yargıtay** 4. HD, K. 4633, T. 30.05.1968 “*Davalı Y., yasa uyarınca ve mahkeme kararıyla korumaya alınmış ve yetiştirme yurduna yerleştirilmiş bulunmakla, ev reisi olan annenin, çocuk üzerinde gözetim ve denetimi eylemleri ortadan kalkmıştır. Anne, çocuk yurttan kaldıkça onu tehlikeli ve zarar verici davranışlardan uzak tutmaya muktedir olmadığından, anneye yöneltilen davanın reddi doğrudur.*” (**Gökcan,** s. 442)

çoğu kez kusurlu bir davranış olup, kusurun ağırlığı, ev başkanının sorumluluğunu ve yükümlü olacağı tazminatı belirler.<sup>605</sup>

#### 4.4.3.3. İşleten İle Hayvan Bulunduranın Sorumluluğunun Çatışması

Bir hayvanın bakımını ve yönetimini sürekli veya geçici olarak üstlenen kişi, hayvanın verdiği zararı gidermekle yükümlüdür. Hayvan bulunduran kişinin sorumluluğunun temelini özen eksikliği oluşturur. Hayvan bulunduran, hayvanın zarar vermesini önlemek için gereken özeni göstermemişse sorumlu olur.

Hayvan bulunduranın, özen ödevine aykırılık karinesinin var olduğu bu sorumlulukta, hayvanın bakım ve gözetimine ait tüm özenin yerine getirdiği ispatlanarak sorumluluktan kurtulur. Hayvan bulunduran, hayvanın zarar vermemesi için aynı durum ve koşullar altında dikkatli ve özenli bir kişiden beklenen her türlü önlemi almak durumundadır.<sup>606</sup> Özenin derecesi; hayvanın cinsine, huyuna, kullanım biçimine göre değişkenlik gösterir.<sup>607</sup> Hayvan bulunduran, gereken özeni gösterdiğini veya gereken özeni göstermiş olsaydı bile zararın doğacağını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir.<sup>608</sup>

Zararın paylaşılmasında, hayvan bulunduran ya da işletenin uğradığı zarar, ikisi arasında paylaşılır. Zararın paylaşılmasını belirleyen, sorumluluğun bağlandığı olgulardır. Bunlar özen eksikliği, aracın işletme tehlikesi ve varsa ek kusurdur. Zarar, bu etkenlerin zararın doğmasındaki katkılarına göre paylaşılır. İsviçre Federal Mahkemesi, bir olağan kusursuz sorumluluk ile bir tehlike sorumluluğunun karşılaşmasında, iki sorumlunun da kusuru yoksa, işletme tehlikesini, zararın oluşmasında ağırlıklı bir etken olarak değerlendirmektedir. İşleten kusursuz ve hayvan bulunduran ise kusursuz ya da hafif kusurlu olduğunda işletenin 2/3 hayvan bulunduranın ise 1/3 oranlarındaki sorumluluk paylaşılması uygundur. İşletenin kusursuz ve hayvan bulunduranın ağır kusurlu olduğu durumlarda hayvan bulunduranın tüm zarardan ya da 2/3'ü gibi sorumluluk oranının fazlasından sorumlu olması gerekir. İşletenin ağır ya hafif kusuru, onun, hayvan bulundurana göre sorumluluk oranını artırır.<sup>609</sup>

---

<sup>605</sup> Yılmaz, s. 246.

<sup>606</sup> Eren, s.635; Tandoğan: Sorumluluk, s. 131.

<sup>607</sup> Karahasan, s. 509; Eren, s. 635.

<sup>608</sup> TBK m. 67/II ‘‘Hayvan bulunduran, bu zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse sorumlu olmaz.’’

<sup>609</sup> Yılmaz, s. 256.

Hayvanın sahibi dışında, bakımını üstlenen ya da hayvan üzerindeki hakimiyetin yardımcı kişiler aracılığı ile kullanılmasında, hayvan bulunduran kişi kusursuz sorumlu olarak, diğerleri ise varsa kusur sorumlusu olarak müteselsilen sorumlu olurlar.<sup>610</sup>

#### 4.4.3.4. İşletenin Sorumluluğu İle İşletme Halinde Olmayan Aracın Sorumluluğunun Çatışması

İşletme halinde olan aracın (tehlike) sorumlusu ile işletme halinde olmayan bir motorlu araç örneğinde, hareket halindeki motorlu araç, gece önlem almadan yol kenarında bırakılmış araca çarpmıştır. KTK m. 85/III, işletme halinde olmayan bir motorlu aracın neden olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu kural tamamlayıcı nitelikte olup, sadece KTK m. 85/I kapsamına girmeyen, bir başka deyişle işletme halinde olmayan araçların neden olduğu kazalara uygulanır.<sup>611</sup>

KTK m. 85/III'teki sorumluluklar; işletenin kusuru, fiillerinden işletenin sorumlu olduklarının kusuru ve araçtaki bozukluktur. İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin sorumluluğu da bir tür olağan kusursuz sorumluluktur.<sup>612</sup> Keza araçtaki bozukluğun da bir olağan kusursuz sorumluluk olduğu kabul edilmektedir.

KTK m. 85/III'ün en belirgin örneği, kurallara aykırı biçimde yol kenarına bırakılmış bir araca, başka bir aracın çarpmasıdır. Mesela duran bir aracın kapısının dikkatsizce açılması, eğimli yolda park edilmiş aracın kendiliğinden hareket etmesi bu kapsamdadır.<sup>613</sup> Buna karşılık park halindeki bir aracın kayarak kazaya neden olması olayında aracın işletilme halinde olduğunun kabulü gerekir ve KTK m. 85/III uygulanmaz. Keza bir trafik kazasından doğmayan; aracın kapısının dikkatsizce kapatılması yüzünden yolcunun parmağının ezilmesi halinde KTK hükümleri uygulanmaz.<sup>614</sup>

İşletenin, KTK m. 85/III'e göre sorumlu olabilmesi için, zarar görenin ayrıca kazanın oluşumunda işletene ya da eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir

<sup>610</sup> **Yargıtay** 4. HD, E. 1996/ 9668, K. 1996/ 908, T. 6.2.1996 "İki yıldır bakımını üstlendiği köpeğin, bakıcısının elinden kurtularak başkasını ısırması halinde BK'nın 56. maddesinde belirtildiği üzere kusursuz sorumluluk hükümlerine göre hayvan sahibi sorumlu olacak, ancak kusuru varsa hayvanın bakımını fiilen üstlenen bakıcı da sorumlu olabilecektir." (**Gökcan**, s. 472)

Hayvan üzerindeki hakimiyetin yardımcı kişiye verilmesi kapsamında; aynı yönde; **Yargıtay** 4.HD, E. 1982/ 10478, K. 1982/ 11315, T. 7.12.1982. (**Gökcan**, s. 472)

<sup>611</sup> **Yılmaz**, s. 257.

<sup>612</sup> **Havutçu/ Gökyayla** s, 75.

<sup>613</sup> **Eren**, s. 697.

<sup>614</sup> **Eren**, s. 693.

kusurun varlığını ya da araçtaki bit bozukluğun kazaya neden olduğunu kanıtlaması gerekir. İşletme halinde olmayan bir araç ile işletme halinde olan bir aracın işletenlerinin sorumluluklarının çatışmasında zarar KTK m. 89'a göre paylaşılır. İsviçre Federal Mahkemesi'nin bir kararına göre sabah karanlığında, aracın ışıkları yanık ve kapısı yarı açık şekilde anayola çıkmak üzere yol kenarında beklerken, gelen motosikletli, açılan kapıya çarpar. KTK m. 85/III'e göre sorumlu olan aracın işleteni ağır kusurludur. Motosiklet sürücüsü ise hafif kusurlu olması ve işletme tehlikesi nedeniyle zararın bir kısmına katlanır. Sorumluluk ilişkisi; ağır kusurlu olan (KTK m.85/III) işleten 7/10, motosikletli (KTK m. 85/I) 3/10 şeklindedir.<sup>615</sup>

Yol kenarında duraklayan her aracın işleteni açısından KTK m. 85/III'ü uygulamak gerekmez. Somut olayda KTK m. 85/III koşullarının gerçekleşip gerçekleşmediğinin belirlenmesi gerekir. Mesela yol kenarında, yolcu almak için kısa bir süre duraklayan taksiye, arkadan gelen bir başka araç çarpar. Çarpan aracın sürücüsü, kendisini geçmeye çalışan bir başka araç tarafından sıkıştırıldığını ileri sürmüş fakat bunu ispatlayamamıştır. Bu durumda çarpan aracın işleteni kazadan sorumludur. Zira duran araç işletme tehlikesi yaratmaz ve KTK m. 85/III'teki koşullar da gerçekleşmemiştir. Bunun gibi, bir kamyon sürücüsü, yük alıp almayacağını öğrenmek için aracını sağa dönüş lambası ile işaret vererek yolun sağ kıyısında bırakır. Bu sırada arkadan gelen kamyonet, duran kamyonu çarpar. Kamyon çok uzaktan görülebiliyordu. Reflektör koymayı gerektiren sis, dönemeç gibi bir durum da söz konusu olmadığından, kamyon sürücüsü kusursuzdur ve KTK m. 85/III'e göre sorumlu tutulamaz.<sup>616</sup>

#### **4.4.3.5. İşletenin Sorumluluğu İle Yapı Malikinin Sorumluluğunun Çatışması**

Yanlış ya da bozuk yapılmış bir yapının sahibi ile motorlu araç işletenin sorumlulukları çatışabilir. Mesela motorlu araç sürücüsünün, yanlış konulan bir trafik levhası nedeniyle ya da yoldaki bir çukur nedeniyle kaza yapması gibi.

KTK, kural olarak karayolunda olan kazalara uygulanır. Karayolları Türk Borçlar Kanunu kapsamında bir yapı sayılır. Türk Hukuku'nda Yargıtay'ın verdiği bir içtihadı birleştirme kararına göre kamu yararı uyarınca yapılmış yapıtların, yapımındaki bozukluk ya da bakımsızlık nedeniyle doğan zararlar TBK kapsamı dışında bırakılmıştır.

---

<sup>615</sup> Yılmaz, s. 259.

<sup>616</sup> Yılmaz, s. 258.

Neticede karayolları, belediyeler gibi kamu kuruluşlarının verdikleri kararlar sonunda, plan ve projelere uygun olmak üzere tesisler yaptırmış olmaları veya bu tesisleri kullanmaları ve bunlara bakmaları nedeniyle kişilerin uğramış olduğu zararlar idari yargının konusudur. Karayolları, trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır. İçtihadı birleştirme kararı gereğince, kamu tüzel kişileri, karayollarının yapımında ve bakımındaki eksiklik yüzünden ortaya çıkan zararlardan, kamu hukuku kurallarına göre ve idari yargı kapsamında sorumludur.<sup>617</sup>

Yapı sahibi idarenin, yapı ile ilgili gerekli önlemleri almaması, yapının usulüne uygun inşa edilmemesi gibi hizmet kusuru sayılan fiilleri, idari yargı kapsamında sorumluluğu gerektirir.

Buna karşılık salt doğa olaylarının bir kazaya sebebiyet vermesi durumunda, idarenin hizmet kusurundan söz edilemez. Yargıtay bir kararında sorumlulukların çatışması açısından idarenin hizmet kusurunun yokluğuna karar vermiştir.<sup>618</sup>

#### **4.4.4. İşletenin Tehlike Sorumluluğu İle KTK Kapsamında Olmayan Başka Bir Tür Tehlike Sorumluluğunun Çatışması**

Motorlu araç işletenin tehlike sorumluluğu ile başka bir tür tehlike sorumluluğunun çatışmasında yine iki tehlike sorumluluğu söz konusudur; fakat birisinin sorumluluğu, KTK kapsamında olmayan sorumluluktur. Motorlu aracın trenle, tramvayla veya uçakla çarpışması buna örnektir. Türk Borçlar Kanunu'nun 71. maddesi<sup>619</sup> uyarınca tren işletmesinden doğan sorumluluk, bir tehlike sorumluluğudur. Tramvay işletmesinden ileri gelen sorumluluk da böyledir. Sivil Havacılık Kanunu'na göre hava aracı işletenin sorumluluğu da bir tehlike sorumluluğudur.<sup>620</sup>

Öncelikle tramvayın ve trenin KTK kapsamındaki bir motorlu araç olup olmadığına değinmek gerekir. Bu bağlamda tramvay, karayolunda hareket

<sup>617</sup> Yılmaz, s. 261.

<sup>618</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2007/ 848, K. 2007/ 1020, T. 28.3.2007 “Yolun buzlu ve kaygan olması, hava-soğukluğundan kaynaklanan doğal bir olaydır. Bu tür doğal olaylara karşı tedbir alınması, bir takım imkanlarla ve zamanla ilgilidir. Karayolları gibi hizmet alanı çok geniş olan bir kuruluşun havanın anında soğuması ile oluşabilen buzlanmayı bir anda giderebilmesi olanak dışıdır. Araç sürücülerinin hızlarını hava ve yol şartlarına uygun biçimde ayarlamaları gerekir. Toplanan delillere göre davalı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kazada kusurlu görülmesi isabetli değildir. Mahkemece, salt iklim şartlarına bağlı buzlanmanın hizmet kusuru olarak kabulü isabetli doğru değildir.” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>619</sup> TBK m. 71/I “Önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur.”

<sup>620</sup> 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu m. 134 “Sivil hava aracının üçüncü kişilere verdiği zarardan, sivil hava aracının işleteni sorumludur.”

edemediğinden KTK kapsamında değildir.<sup>621</sup> Trenler ise doktrinde ağırlıklı görüşe göre motorlu araç değildir.<sup>622</sup>

Bu araçların meydana getirdiği tehlikenin KTK kapsamında olup olmadığı hususu da tartışmalıdır. Demiryolları birçok yerde karayolu ile kesişir. Hemzemin geçitlerde tren yolu ile karayolu trafiği birleşir. Hemzemin geçitlerde motorlu araçlarla trenlerin karıştığı kazalara KTK hükümleri uygulanmaktadır. Zira tren de motorlu bir araç olduğundan ve Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü de işleten sıfatıyla tehlike sorumluluğuna tabi tutulmaktadır. Bu konuda doktrinde iki görüş vardır.

Bir görüşe göre araç işletenin tehlike sorumluluğu ile bir başka tehlike sorumluluğunun çatışmasında yukarıda da belirtildiği üzere KTK m. 89/I uygulanır. Zira burada, iki otomobilin çarpışmasından farklı bir durum yoktur.<sup>623</sup> Yargıtay'ın görüşü de bu yöndedir.<sup>624</sup>

Diğer bir görüşe göre ise KTK 89/I, motorlu araç işletenleri dışında kalan çatışma durumlarına uygulanmaz. Zira KTK m. 89/I özel bir düzenleme olup, sadece motorlu araç işletenleri arasında zararın giderilmesine uygulanır. KTK m. 89/I dışında kalan zararlar, genel ilkeler uyarınca paylaşılır.<sup>625</sup> Uyuşmazlık Mahkemesi'nin görüşü ise bu yöndedir.<sup>626</sup>

Öte yandan 11.01.2011 tarihli ve 6099 sayılı kanunla 2918 sayılı kanunun 110. maddesinde yapılan değişiklikle, devlet ya da kamu kuruluşlarının sahibi veya işleteni oldukları araçların neden oldukları zararlara ilişkin davaların adli yargıya tabi olduğu belirtilmiştir.

Bu iki sorumluluğun çatışması neticesinde zararın paylaşılmasında, işletme tehlikeleri ile kusurların ağırlığının zararın doğmasındaki katkıları gözetilerek paylaşım yapılır. Bu anlamda, tehlike sorumluluğuna bağlı katlanma ilkesi tam olarak uygulanır. Katlanma ilkesine göre her bir sorumlu aracın gerçekleştirdiği somut tehlikeye uygun olarak zararın bir bölümünü üzerine almak, yani zararın bir kısmına katlanmak

---

<sup>621</sup> **Kılıçoğlu**: Batider, s. 22.

<sup>622</sup> **Eren**, s. 677; **Bolatoğlu**, s. 40; Karşı yönde, **Aşçıoğlu**, s. 45.

<sup>623</sup> **Deschenaux/ Tercier**, s. 227'den aktaran, **Yılmaz**, s. 283.

<sup>624</sup> **Yargıtay** 19. HD, E. 1993/3224, K. 1993/3814 T. 17.5.1993, Aynı yönde, Yargıtay 4. HD, E. 2000/2118, K. 2000/2265, T. 9.3.2000 (**Gökcan**, s. 258)

<sup>625</sup> **Oftinger**, s. 317 ve **Keller**, s. 288'den aktaran, **Yılmaz**, s. 283.

<sup>626</sup> **Uyuşm. Mahk.**, E. 2008/ 143, K. 2008/ 364, T. 22.12.2008' <http://www.mevzuatlar.com/>, E.T. 03.01.2019.



zorundadır.<sup>627</sup> Ek kusur işletme tehlikelerine göre bulunan sonuçta değişiklik yapılmasını sağlar.

Paylaşımında, önce işletme tehlikeleri karşılaştırılır. Sonra sorumlulardan birinin ya da ikisinin kusurlu olup olmadıklarına göre bulunan sonuçta değişiklik yapılması araştırılacaktır. Sorumluların kusurları yaklaşık eşit derecede ise, zarar paylarını büyük ölçüde işletme tehlikeleri belirler. Sorumlulardan sadece biri kusurlu ise, bu durumda onun kusurunun, aracın işletme tehlikesi ile birlikte zararı doğuran tek neden olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceği araştırılır. Bu kural işletme tehlikelerinin eşit olduğu, fakat kusurun hafif olmadığı durumlar için geçerlidir. Buna karşılık, sorumlulardan birinin kusuru hafif ise, öteki sorumluya ilişkin işletme tehlikesinin değerlendirilmesi gerekir. Kusurlu olmayanın işletme tehlikesi daha büyükse, bunu sadece diğerinin ağır ihmali etkisizleştirebilir.<sup>628</sup>

İsviçre Federal Mahkemesi'nin bir kararında, otomobil sürücüsü, bir trenin yaklaşıp yaklaşmadığına emin olmadan, işaret ve bariyerle donatılmış demiryolu geçidini geçmek isterken, gelen tren, otomobile çarpar. Demiryolu işletmesi, görüşü önemli ölçüde engelleyen çalı ve otları kaldırmadığı için, otomobil işleteni ise, dikkatsizce demiryolu geçidine girdiği için kusurludur. Demiryolu işletmesinin sorumluluğu 2/5, araç işletenin sorumluluğu 3/5'tir. Yine bir kararda, motosiklet sürücüsü, işaret ve bariyerle donatılmamış, görüşün yetersiz olduğu hemzemin geçide dikkatsizce girer. Bu sırada gelmekte olan tramvay, motosiklete çarpar. Motosiklet sürücüsü önemli derecede kusurludur. Demiryolu işletmesi, demiryolu geçidine sesli uyarı işareti koymadığından hafif kusurludur. Sorumluluk ilişkisi 1/2 şeklindedir. Tüm bunlarla birlikte zararın paylaşılmasının genel bir sorun olduğu, genel sorunların ise genel ilkelerle çözülmesi gerekir. Hangi tür sorumluluklar çatışırsa çatışsın ya da çatışan sorumluluklar hangi kanunlarda düzenlenmiş olursa olsun zarar, zararı doğuran etkenlere göre paylaşılır.<sup>629</sup>

Yukarıdaki açıklamalar, kişiye ilişkin zararlarla ilgilidir. Eşyaya ilişkin zararların paylaşılmasında KTK m. 89/II örneksene yoluyla uygulanır. Bir başka anlatımla, zarar, sorumluların kusur oranlarına göre paylaşılır, işletme tehlikeleri göz önünde bulundurulmaz.<sup>630</sup>

<sup>627</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2010/10107, K. 2011/3783, T. 21.4.2011 <http://www.kararara.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>628</sup> **Keller**, s. 295'ten aktaran; **Yılmaz**, s. 285.

<sup>629</sup> **Yılmaz**, s. 284.

<sup>630</sup> **Yılmaz**, s. 285.

#### 4.4.5. KTK Kapsamındaki İki Motorlu Araç İşleteninin Sorumluluklarının Çatışması

##### 4.4.5.1. Genel Olarak KTK m. 89

Motorlu araç işletenleri arasında sorumlulukların çatışması neticesinde zararın paylaşımını düzenleyen kural KTK m. 89'da düzenlenmiştir. KTK m. 89'un uygulanabilmesi için öncelikle değişik işletenlere ait birden fazla aracın neden olduğu bir kaza gerekir.<sup>631</sup> Bu durum genellikle iki ya da daha çok aracın çarpışarak birbirlerine zarar vermesi şeklinde ortaya çıkar.<sup>632</sup> Fakat birden fazla aracın fiilen çarpışması da şart değildir. Mesela (X)'in aracı karşıdan ve üzerine doğru gelen (Y)'nin aracından kurtulamayıp şarampole yuvarlanmış ise<sup>633</sup> veya birdenbire yoluna çıkan araçtan kaçmak isterken ya da karşılarından gelen aracın uzak farlarının işletenin gözünü kamaştırması yüzünden işleten, bir ağaca çarparsa sorumluluklar yine çatışır ve KTK m. 89 uygulanır.<sup>634</sup> KTK m. 89'un için, işletenlerin KTK m. 85/I<sup>635</sup> veya 85/III'e<sup>636</sup> göre sorumlu olmaları da gerekir. Aynı işletene ait birden fazla aracın kazasında bu madde uygulanmaz. Bu maddelere göre sorumlu olunmaması durumunda KTK m. 89'un uygulanması gündeme gelmez. Mesela sorumluluktan kurtulan işletenin hakkında bu maddenin uygulanması mümkün değildir.<sup>637</sup> Bu bağlamda kazaya birden fazla araç katılmış olup da işletenlerden sadece birisi açısından sorumluluktan kurtulma durumu varsa, bu madde diğer kurtulamayan işletenler hakkında uygulanır. KTK m. 89'un öngördüğü sorumlulukların çatışmasında, zarar gören işletenlerden biri, birkaçı ya da hepsidir. İşleten olmayan bir kişi zarara uğramışsa, bu ister araç sürücüsü, isterse yolcu

<sup>631</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 14574, K. 2014/ 12718, T. 25.9.2014 ‘‘Davacı vekili, müvekkiline kasko sigortalı 34 ... 0958 plakalı araca davalının sürücü ve işleteni olduğu 06 ... 68 plakalı aracın çarparak hasara sebebiyet verdiğini, 15.750,00 TL hasar bedelinin sigortalıya ödendiğini, hasar bedelinin 10.000,00 TL'nin davalının trafik sigortacısından tahsil edildiğini, ancak 5.750,00 TL'nin tahsil edilemediğini ileri sürerek 5.750,00 TL tazminatın davalıdan tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

*Mahkemece, yargılama sırasında alınan ve hükme esas teşkil eden bilirkişi raporunda ise, sigortalı araç sürücüsünün %25 oranında, davalı araç sürücüsünün ise %75 oranında kusurlu olduğu tespit edilmiştir. Mahkemece yapılması gereken iş, kusur raporları arasındaki çelişkiyi gidermek üzere, İstanbul Adli Tıp Kurumu'ndan kusur yönünden yeniden bilirkişi raporu alınarak, varılacak uygun sonuç dairesinde bir karar verilmesidir.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>632</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2007/ 1090, K. 2007/ 1699, T. 17.5.2007 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>633</sup> **Gökcan**, s. 230.

<sup>634</sup> **Yılmaz**, s. 263.

<sup>635</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2013/ 8536, K. 2013/ 8925, T. 13.6.2013 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>636</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2010/ 9872, K. 2011/ 3638, T. 19.4.2011 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>637</sup> **Eren**, s. 287.

ya da bir yaya olsun KTK m. 89 uygulanmaz. KTK m.85, m. 86 veya m. 88 uygulanır.<sup>638</sup>

İşletenin KTK m. 85/IV'te düzenlenen, bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı doğan sorumluluğu da KTK m. 89 kapsamı dışında kalır. Zira KTK m. 89'a göre, zarar gören, işletenlerden biridir. Yardım çalışmalarında ise zarar gören, üçüncü bir kişidir.

Bir işletenin, işleteni olduğu aracın sürücüsü ya da araçta bulunan bir yolcu olarak zarar görmesi önemli değildir.<sup>639</sup> Bu zararlara KTK m. 89 uygulanır.<sup>640</sup> Bunun için, zararın işletenin kendi aracının katıldığı bir kazada gerçekleşmiş olması gerekir. Aksi takdirde, mesela işleten, aracından çıkıp gezinirken bir aracın çarpması sebebiyle yaralanırsa, KTK m. 89 uygulanmaz.<sup>641</sup>

KTK m. 89, manevi zararlar dışında kalan zararlara uygulanır. Manevi zararlara ise TBK m. 56 uygulanır.<sup>642</sup>

Zarar açısından kanun, kişiye ilişkin zararlarla şeye ilişkin zararlar arasında bir ayırım yapmıştır. Kişiye ilişkin zararlar KTK m. 89/I, eşyaya ilişkin zararlara ise KTK m. 89/II'de düzenlenmiştir.

#### **4.4.5.2. Kişiye İlişkin Zararın Paylaştırılması**

##### **4.4.5.2.1. Genel Olarak**

Kişiye ilişkin zarar, bir kişinin yaralanması ya da ölümü nedeniyle ortaya çıkan zarardır. KTK m. 89/I'e göre birden fazla aracın karşılaştığı bir kazada, işletenlerden birinin uğradığı kişiye ilişkin (cismani) zarar özel durumlar haklı göstermedikçe, işletenler arasında kusurları oranında paylaştırılır. Bu paylaşımında, kusur ilk sırayı almaktadır. İşletme tehlikesi ise ikinci derecede önemli unsurdur ve ancak belli durumlarda göz önünde bulundurulur. KTK m. 89 anlamında değerlendirilmesi gereken üç unsur vardır. Bunlar; kusur, işletme tehlikesi ve özel durumlardır.<sup>643</sup>

---

<sup>638</sup> Yılmaz, s. 262.

<sup>639</sup> Yargıtay HGK, E.2011/17-787, K.2012/ 92, T. 22.2.2012 <http://www.tazminathukuku.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>640</sup> Eren, s. 710.

<sup>641</sup> Yılmaz, s. 262.

<sup>642</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2003/3649, K. 2003/10259, T. 3.11.2003'' <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>643</sup> Bkz. Dördüncü Bölüm/ II.C.

KTK'ya göre araçların işletme tehlikeleri eşit varsayılmaktadır.<sup>644</sup> Bu varsayım doğrultusunda işletme tehlikeleri birbirini götürür ve geriye sadece kusurlar kalır.<sup>645</sup> Zararın kusura göre paylaşılması şüphesiz işletenlerin kusurlu olmalarına bağlıdır. Yaşam deneyimleri, kazaya katılan araçların işletenlerinin genelde kusurlu olduğunu göstermektedir. İşletenlerden sadece birinin kusuru varsa ve kusur önemli ölçüde ise, kusurlu işleten, tehlikelerin eşit olduğunda tüm zarardan sorumlu olur; fakat diğer kusurlu işleten, diğer işletenin aracının tehlikesinin zararın doğumunda daha fazla rol oynadığını ispat ederek sorumluluktan kısmen kurtulabilir.<sup>646</sup> İşletenin kusurlu davranışı, aracının işletme tehlikesi ile birlikte öyle bir ağırlığa ulaşır ki, onun, tüm zarara katlanması gerekir. Burada parola, ince matematiksel işlemler yerine, yürekli bir değerlendirmedir.<sup>647</sup> İşletenler arasında, zararın kusurlar oranında paylaşılmasının nedeni, araçların karşılıklı olarak tehlike yaratmalarıdır. Bu anlamda uygulamada<sup>648</sup> kazaya katılan sürücülerin kusur oranları, sekiz ya da yüz üzerinden değerlendirilmektedir. Mesela iki aracın çarpmasıyla oluşan bir kazada, örneğin işleten (X)in kusuru %20, (Y)nin kusuru %80 ise, X'in uğradığı beş milyon liralık bedensel zarar iki kişi arasında bu mevcut oranlarda paylaşılır. Buna göre X zararın bir milyon lirasına katlanır ve Y'den dört milyon lirasını ister.<sup>649</sup>

İşletme tehlikesi, bir motorlu aracın taşıdığı yıkıcı güç demektir. Fiziksel bir deyişle işletme tehlikesi, aracın kinetik enerjisidir. Burada nesnel işletme tehlikesi değerlendirilir. Bu bağlamda zararın paylaşılmasında, bir motorlu aracın, kazaya katılan diğer aracın işleteni açısından meydana getirdiği tehlike dikkate alınır. Önemli olan bir aracın yaratabileceği tehlike değil, gerçekleşen kazada etkili olan somut tehlikedir. Bir aracın, o aracın işleteni için taşıdığı tehlike, yani öznel işletme tehlikesi göz önünde bulundurulmaz.<sup>650</sup>

İşletme tehlikelerinin eşitsizliği (KTK m. 89/I karinesinin aksi) ya da değişik büyüklükte olması durumu; işletme tehlikesinin ancak işletenlerin biri açısından özellikle çok güçlü bir şekilde ortaya çıkması halinde veya tek kusurlu işletenin kusuru çok hafif olduğunda göz önünde bulundurulur. İşletme tehlikelerinin açıkça değişik

<sup>644</sup> Baur, s. 81'den aktaran, Yılmaz, s. 269; Gökcan, s. 231.

<sup>645</sup> Yargıtay HGK, E.2007/11-104, K.2007/180,T.4.4.2007'' <http://www.turkhukuk sitesi.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>646</sup> Gökcan, s. 231.

<sup>647</sup> Keller, s. 304'ten aktaran, Yılmaz, s. 269.

<sup>648</sup> Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E. 2008/4-734, K. 2008/766 , <http://www.kararara.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>649</sup> Yılmaz, s. 270.

<sup>650</sup> Baur, s. 43'ten aktaran, Yılmaz, s. 270.

büyükte olduğu görülebiliyorsa zararın başka türlü paylaşılması haklı olacaktır.<sup>651</sup> Bu bağlamda mesela bir aracın diğer araca oranla meydana getirdiği tehlike her zaman aynı değildir. Bir trenin bir otomobile göre tehlikesi elbette ki çok daha fazladır. Bu durumda somut olgular da göz önünde tutularak sorumluluğun paylaşılması hakkaniyete uygun olarak yapılacaktır.<sup>652</sup>

Kusur ilk sırada belirleyici olmakla beraber değişik büyüklükteki işletme tehlikeleri kusur oranlarına göre ortaya çıkan neticenin düzeltilmesini sağlar.<sup>653</sup> Birbirinden farklı büyüklükteki işletme tehlikeleri, kusur oranlarına göre ortaya çıkan sonucun düzeltilmesini sağlar. Mesela işleten (X)in kusuru %20, (Y)nin kusuru %80 ise, zarar ilk etapta %20-%80 oranında paylaşılır. Daha sonra işletme tehlikeleri göz önünde tutularak kusur oranlarına göre bulunan sonuçta düzeltme yapılır.<sup>654</sup>

İşletme tehlikelerinin değerlendirilmesini haklı gösteren bir sebep de, işletenlerden yalnızca birinin kusurlu olması ve kusurun çok hafif olmasıdır. Bu durumda kusur ve işletme tehlikesi tam tersine işler. Zarar, ilk sırada işletme tehlikelerine bakarak paylaşılır. Zira zararın doğmasında, işletme tehlikelerine göre kusurun etkisi çok küçüktür. Buna bağlı olarak, zararın paylaşılmasında kusurun önemi son derece azalır. Keza işletenlerden hiç birisinin kusurlu olmaması halinde, tehlike sorumluluğuna bağlı katlanma ilkesi tam olarak uygulanır ve buna göre her bir işleten aracının yarattığı tehlikeye uygun olarak zararın bir bölümüne katlanır. Yargıtay bir kararında kusurların belirlenemediği olayda, katlanma ilkesini tam anlamıyla uygulayarak eşit varsaydığı işletme tehlikelerine göre karar vermiştir.<sup>655</sup>

Neticede, işletenler arasında bedensel zararların paylaşılmasında kusur-işletme tehlikesi açısından üç durum ortaya çıkar. Buna göre işletenlerin ikisi de kusurlu olabilir, sadece biri kusurlu olabilir ya da hiçbiri kusurlu olmaz. Bu bakımdan işletenlerin ikisi de kusurlu ise, kural olarak zarar, kusurlar oranında paylaşılır. Kazaya katılan araçların işletme tehlikeleri eşit varsayılır. Yaklaşık işletme tehlikeleri birbirini etkisizleştirir. Değişik büyüklükteki işletme tehlikeleri ise zararın paylaşılmasında ikinci derecede önemli olarak, kusurlar oranına göre çıkan sonucun düzeltilmesini sağlar. İşletenlerden sadece biri kusurlu ise ve kusuru önemli ölçüde ise (tek önemli kusurlu) işleten zararın tamamına katlanmak zorundadır. İşletenin kusuru

---

<sup>651</sup> Yılmaz, s. 270.

<sup>652</sup> Aşçıoğlu: Sorunlar, s.206.

<sup>653</sup> Deschenaux/ Tercier, s. 231'den aktaran, Yılmaz, s. 272.

<sup>654</sup> Yılmaz, s. 272.

<sup>655</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2010/10107, K. 2011/3783, T. 21.4.2011 <http://www.kararara.com/>, E.T. 03.01.2019.

hafif ise, zarar ilk sırada işletme tehlikeleri dikkate alınarak paylaşılır. Tek hafif kusurlu işletenin bu kusuru ise bu durumda düzeltici olur. Her iki işleten de kusursuz ise zara işletme tehlikelerine göre paylaşılır.<sup>656</sup>

KTK m. 89'da geçen özel durumlar ile kastedilen ise ayırtım gücünün geçici olarak yitilmesi ve araçtaki bozukluktur.<sup>657</sup> Bunlar işletme tehlikesini artıran nedenlerdir. Böyle bir durumda artan işletme tehlikesi nedeniyle ilgili işleten tüm zarardan sorumlu olur.<sup>658</sup>

#### 4.4.5.2.2. KTK m. 89/I'in Eleştirisi

Tehlike sorumluluğu, meydana getirilen tehlikeden sorumlu olmak anlamındadır. Oysa KTK m. 89'un öngördüğü durumda zarar, kusurlar oranında paylaşılmaktadır. Bu bağlamda tehlike sorumluluğu, kusur ağırlıklı bir sorumluluğa dönüştürülmüştür.<sup>659</sup>

Tehlike sorumluluğu ikinci bir plana itilmiştir. Şüphesiz ki kusur olmadan işletme tehlikesi zarara yol açmaz. Bunun tam tersi de ileri sürülebilir. Buna göre işletme tehlikesi olmadan da kusur zarara yol açmayacaktır. Bu bağlamda örneğin kusurlu bir bisiklet sürücüsü ile aynı derecede kusurlu bir araç sürücüsünün karıştığı kazada işletme tehlikelerinin de değerlendirilmesi gerekecektir. Motorlu araç sürücüsünün diğerine verdiği zarar daha büyüktür. Bunun nedeni motorlu aracın işletme tehlikesinin diğerine göre daha yüksek olmasıdır.<sup>660</sup>

İşletenin sorumluluktan kurtulması, KTK m. 86/I'de düzenlenmiştir. İşleten, zarar görenin ancak nedensellik bağına kesecek ağırlıktaki kusurunun varlığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Oysa kusurlu işleten, KTK m.89'a göre kusuru ağır derecede olmasa bile tüm zarardan sorumlu olmakta, kusursuz işleten ise sorumluluktan kurtulabilmektedir. Böylece KTK m. 86/I, işletenler arasında zararın tazmini açısından anlamsız bir kurala dönüşmüş olacaktır.<sup>661</sup>

Keza eşit işletme tehlikelerinin birbirini etkisizleştirerek, zararın yalnızca kusurlar oranında paylaşılması her zaman doğru bir çözüm değildir. Ya da tam tersine

---

<sup>656</sup> Yılmaz, s. 274.

<sup>657</sup> Yargıtay 11. HD, E. 2002/ 912, K. 2002/ 4614, T.13.05.2002 <http://legalbank.net/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>658</sup> Yılmaz, s. 274.

<sup>659</sup> Offinger, s. 322'den aktaran, Yılmaz, s. 275.

<sup>660</sup> Yılmaz, s. 275.

<sup>661</sup> Merz, Hans: Die Privatrechtliche Rechtsprechung des Bundesgericht im Jahre 1976, ZBJV 1978, s. 103'den aktaran; Yılmaz, s. 275.

kusurları etkisizleştirmek ve zararı işletme tehlikelerine göre paylaşmak da doğru olmayacaktır.<sup>662</sup>

#### 4.4.5.2.3. KTK m. 89/I Açısından İspat Yüğü

İspat yüğü açısından Türk Medeni Kanun'daki genel ispat kuralına göre, taraflardan her biri, hakkını dayandırdığı olguyu kanıtlamakla yükümlüdür. Bu ise çok güçtür; zira bir trafik kazasında, işletenin kusurlu olduğunu ya da özel bir durumun bulunduğunu kesin olarak kanıtlamak oldukça zordur; örneğin sürücünün dönerken işaret vermediğinin veya yanlış şerit değıştirdiğı iddiasının ispatı gibi. Kesin kanıtlamanın olanaksız olduğu durumlarda ilk görünüş kanıtı yeterli sayılmaktadır. Özellikle kusur ve nedensellik bağı açısından uygulama alanı bulunan ilk görünüş kanıtı, delil başlangıcı olan olaylara dayanarak kanıtlamanın bir türüdür. Buna göre ileri sürülen durum, olayların akış durumuna göre yaşam deneyimlerine uygunsu kanıtlanmış sayılır. Örneğin, bir araç başka bir araca arkadan çarpmışsa, bundan çıkarılacak sonuç, çarpan aracın sürücüsünün kusurlu olduğudur. Diğer bir deyişle yaşam deneyimleri belli bir durumun büyük bir ihtimalle gerçekleşmiş olduğunu gösteriyorsa kanıtlanmış sayılır.<sup>663</sup>

Netice olarak işletenlerden hiç biri, diğerinin kusurunu ya da işletme tehlikesinin daha büyük olduğunu veya özel bir durumun varlığını kanıtlayamazsa zarar eşit olarak paylaşılacaktır.<sup>664</sup>

#### 4.4.5.3. Eşyaya İlişkin Zararın Paylaşılması

##### 4.4.5.3.1. Genel Olarak

Eşyaya ilişkin zarar, bir eşyanın yok olması ya da hasar görmesinden doğan zarardır. Bunların başında araçların uğradığı zararlar gelir.<sup>665</sup> Aracın yıkılması ya da parçalanması ile ortaya çıkan zarar, çekme masrafı, onarım masrafı, değer düşüklüğü, aracın kullanılmamasından doğan zararlar bu kapsamdadır.<sup>666</sup>

Şeye ilişkin zararın paylaşım kuralı, kişiye ilişkin zararın paylaşılmasından farklı bir düzenleme içermektedir. Bu paylaştırmada işletenlerden birinin uğradığı

---

<sup>662</sup> Yılmaz, s. 276.

<sup>663</sup> Üstündağ, s. 606.

<sup>664</sup> Eren, s. 712.

<sup>665</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2005/ 10534, K. 2005/ 10305, T. 1.11.2005 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>666</sup> Yılmaz, s. 277.

eşyaya ilişkin zararından diğerini sorumlu tutabilmesi için, işletenin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişinin kusuru ya da ayırtım gücünü geçici olarak yitirmesi veya araçtaki bir bozukluğun varlığını kanıtlaması gerekir.

İşletenlerin birbirlerine verdiği şeye ilişkin zarardaki bu sorumluluk, tehlike sorumluluğu değil kusur ya da olağan kusursuz sorumluluktur. Kazaya katılan aracın işleteni, kusuru nedeniyle sorumlu ise, bir kusur sorumluluğu; kusuru olmaksızın bir başka nedenden sorumlu ise olağan kusursuz sorumluluk söz konusudur. Trafik kazaları genellikle bir ya da birkaç işletenin kusuru ile meydana geldiğinden KTK m.89/II'deki sorumluluk, genel olarak bir kusur sorumluluğudur.<sup>667</sup>

Eşyaya ilişkin zararlarda, işletenlerin sorumluluğu tehlike sorumluluğu olmadığından, zararın paylaşılmasında işletme tehlikeleri kesinlikle göz önünde bulundurulmaz. Eşyaya ilişkin zararlarda işletenlerin kusurları varsa, kusur sorumlulukları çatışır. Zarar, işletenlerin kusurları oranında paylaşılır.<sup>668</sup> İşletenlerden sadece biri kusurlu ise, kusurlu işleten tüm zarardan sorumlu olur ve bu durumda hem kendi zararına hem de diğer kusursuz işletenin zararına katlanır.<sup>669</sup>

#### 4.4.5.3.2. KTK m. 89/II'nin Eleştirisi

Eşyaya ilişkin zararla kişiye ilişkin zararların paylaşılması bir değildir. Eşya zararlarında işletme tehlikeleri göz önünde bulundurulmamaktadır.

Kişiye ilişkin zararlar eşyaya ilişkin zarar arasında paylaşmaya ilişkin ayım yapmanın haklı bir nedeni yoktur. Ne var ki kişiye ilişkin zararlarda da ilke olarak kusurlar oranında paylaşım yapılmakta ise de kişiye ilişkin zararlarda belirli durumlarda işletme tehlikesinin değerlendirilmesine olanak sağlanmaktadır. Mesela çok hızlı giden bir kamyonun, bir motosiklete çarpması neticesinde eşyaya gelen zararda, kamyonun işletme tehlikelerini göz önünde bulundurmamak, zararın olması gereken şekilde paylaşılmasını engeller.<sup>670</sup>

Keza ispat yükü açısından, işletenlerden hiç biri diğerine ilişkin sorumluluk nedenini kanıtlayamazsa kişiye ilişkin zararlardaki yarı yarıya paylaşım kuralının aksine, eşya zararlarında her bir işletenin zarara kendisinin katlanması da doğru bir çözüm değildir. Bunun gibi, işletenler üçüncü bir kişiye eşya zararı verirse, bu zarar,

<sup>667</sup> Yılmaz, s. 277.

<sup>668</sup> Yargıtay 17. HD, E.2005/ 8178, K. 2005/ 7314, T. 4.7.2005'' <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>669</sup> Eren, s. 713.

<sup>670</sup> Keller, s. 254'ten aktaran, Yılmaz, s. 279.



kişiyeye ilişkin zarar gibi paylaşılmasına rağmen, işletenlerin birbirlerine verdikleri eşya zararında farklı bir paylaşımın açıklanabilir bir yanı yoktur.<sup>671</sup>

#### 4.4.5.3.3. KTK m. 89/II Açısından İspat Yüğü

KTK m. 89/II'de açıkça öngöröldüğü üzere, ispat yüğü, zarar gören işleme düşer. Zarar gören, zararın, diğer işletenin kusurundan, ayırtım gücünü geçici kaybetmesini veya araçtaki bir bozukluk yüzünden meydana geldiğini ispatlamak zorundadır.

İlk görüş kanıtı, şeye ilişkin zararlar açısından da geçerlidir. İleri sürölen durum kesin olarak kanıtlanamıyorsa, ilk görünüş kanıtı yeterli sayılır. Yaşam deneyimleri, bu durumun büyük bir olasılıkla gerçekleşmiş olduğunu gösteriyorsa, kanıtlanmış kabul edilir.<sup>672</sup>

### 4.5. Sorumlulukların Yarışması

#### 4.5.1. Genel Olarak

Sorumlulukların yarışması, kazaya katılanlardan her birinin zarar gören üçüncü bir kişiyeye karşı sorumlu olmasıdır.<sup>673</sup> Sorumlulukların yarışması, bir tür müteselsil sorumluluktur. Zira müteselsil sorumluluk, zarar gören açısından, zarar verenlerin sorumluluklarının yarışmasıdır. Müteselsil sorumluluk ister kanundan isterse sözleşmeden doğsun, bu kuraldan yaralanma hakkı sadece zarara uğrayanıdır.<sup>674</sup>

Sorumlulukların çatışmasındaki, zarar görenin de zarara sebep olanlardan biri olması şartı burada yoktur. Burada, motorlu bir aracın karıştığı kazada, aracın işleteninden başka, onunla birlikte (ve fakat zarar gören dışında) başka kişi ya da kişiler de zararı gidermekle yükümlü olmaktadır. Genel olarak bu kişiler kazanın oluşmasına katılan bir kişidir. Örneğin sürücünün kullandığı aracın devrilmesi sonucu yolcu zarar görürse işletenle birlikte sürücü de sorumlu olmaktadır.<sup>675</sup>

<sup>671</sup> Baur, s. 85'ten aktaran Yılmaz, s. 279.

<sup>672</sup> Yılmaz, 278.

<sup>673</sup> TBK m. 61 "Birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde, haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanır."

<sup>674</sup> Yargıtay HGK, E. 2001/ 19-938, K. 2001/ 1047, T. 21.11.2001 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>675</sup> Yargıtay HGK, E.2001/19-652,K.2001/705, T. 10.10.2001 <http://www.turkhukusitesi.com/>, E.T. 03.01.2019.

Bir kişi, kazanın oluşmasına hiçbir şekilde katılmaksızın da tazminatla yükümlü olabilir. Örneğin sigorta şirketinin de araç işletenden dolayı sorumlu olması gibi.<sup>676</sup> Fakat sigorta şirketi, motorlu aracın katıldığı kaza nedeniyle meydana gelen zarardan zorunlu trafik sigortası poliçesi limiti ile sınırlı olarak müteselsil sorumludur.<sup>677</sup>

Müteselsil sorumluluk, kazaya katılanlardan her birinin zarar görene karşı sorumlu olmasını gerektirir. Bunlardan biri, kendisi için geçerli kurala göre sorumluluktan kurtulursa, müteselsil sorumlular çevresi dışında kalır.<sup>678</sup> Mesela kazanın üçüncü bir kişinin ağır kusurundan kaynaklandığını kanıtlayan kişi, müteselsil sorumlular arasında yer almaz.<sup>679</sup>

Bir zararın giderilmesinde, birden fazla yükümlü olan kişiler müteselsil olarak sorumludurlar. KTK m. 88/I'e göre sorumluluğun türü önemli olmamakta her biri zararın tamamının giderilmesinden ayrı ayrı sorumlu olmaktadır. Müteselsil sorumlulukta önemli olan zarar görenin, üçüncü bir kişi olmasıdır. Zarar gören sorumlulardan biri ise, müteselsil sorumluluk değil, sorumlulukların çatışması<sup>680</sup> söz konusu olur.<sup>681</sup>

Doktrinde, birden çok kimsenin birlikte bir zarara sebep olması durumunda, zarar görene karşı her birinin ayrı ayrı zararın tamamından sorumlu olmalarına dış ilişki, kendi aralarında kusur oranlarına ve sorumluluk derecelerine göre zararın paylaşımına ise iç ilişki denilmektedir.<sup>682</sup>

#### 4.5.2. Dış İlişki

KTK ile öngörülen müteselsil sorumluluk ilkesi, zarar görenin konumunu güçlendirmek amacıyla düzenlenmiştir. Zarar gören, zararın tamamını, tazminle yükümlü olanlardan birinden, birkaçından veya tamamından zararın tamamının karşılanmasını isteyebilir.<sup>683</sup> Zira araç işletenden zararın karşılanmasını istemek, ya da

<sup>676</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2003/ 3349, K. 2003/ 10152, T. 30.10.2003 <http://legalbank.net/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>677</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2011/ 9791, K. 2011/ 11785, T. 6.12.2011 "*İşletenin mali sorumluluğunu üstlenen zorunlu mali sorumluluk sigortacısı da, anılan hükümler uyarınca limit ile sınırlı kalmak kaydıyla müteselsilen sorumlulardan birisidir.*" <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>678</sup> **Eren**, s. 715.

<sup>679</sup> **Yılmaz**, s. 290.

<sup>680</sup> Bkz. Dördüncü Bölüm/ III.

<sup>681</sup> **Yılmaz**, s. 290.

<sup>682</sup> **Canyürek**, Murat: Müteselsil Borçlulukta Dış ve İç İlişkiler, İstanbul 2003, s. 23.

<sup>683</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2014/ 11623, K. 2014/ 10115, T. 26.6.2014 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

elde etmek zor olabirse de onun sorumluluğuna bağlı olarak sorumlu olan sigorta şirketinden zararın tamamını elde edebilmek daha kolay olmaktadır.<sup>684</sup>

Tazminat yükümlülerinin biri, indirim nedenlerinden birinden yararlanırsa, diğer yükümlüler de indirilmiş miktar üzerinden sorumlu olurlar.<sup>685</sup> Zira müteselsil sorumluluk, bir kişinin başkalarıyla birlikte sorumlu olması nedeniyle, tek başına sorumlu olmasından daha çoğunu ödemesini gerektiren bir kurum değildir.<sup>686</sup> Keza biri için zamanaşımının kesilmiş olması diğerlerinin de aleyhine olacaktır.<sup>687</sup> Ne var ki biri hakkında açılan davanın takip edilmemesi diğeri veya diğerleri hakkındaki davanın da takipsiz bırakılması sonucunu doğurmaz.<sup>688</sup>

Müteselsil borçlulardan birinin yaptığı ödeme, diğerlerinin borcunu da azaltır.<sup>689</sup> Bunun gibi, müteselsil borçlulardan biri hakkındaki davadan feragat edilmesi diğer müteselsil borçlu yönünden de feragat sonucunu doğurur.<sup>690</sup>

#### 4.5.3. İç İlişki (Rücu)

Müteselsil sorumlular arasında zararın paylaşılması olan rücu ilişkisinde, tazminatla yükümlü olanlardan biri, dış ilişkide zarar verilen kişiye, tazminatın tamamını ya da bir bölümünü öderse fazla ödediği kısım açısından diğer sorumlu araç işletenlerine yönelir.<sup>691</sup>

Bu bağlamda KTK'da iki kural yer almaktadır. KTK m. 88/II, c.2, özel bir kuraldır. Burada öngörülen başvurma düzeni araç işletenleri arasında geçerlidir. Diğer durumlar için KTK m. 88/II c.1 ise, aslında bir başvuru düzeni içermemekte, bunu hakimin takdirine bırakmaktadır. KTK m. 88/II'ye göre motorlu aracın katıldığı bir kazada, bir üçüncü kişinin uğradığı zarardan dolayı, birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, bunlar müteselsil olarak sorumlu tutulur. Birden fazla kişinin sorumlu olduğu durumlarda, bunlar arasındaki ilişki bakımından zarar, olayın bütün

<sup>684</sup> **Özsunay**: Trafik Sigortası, s. 402.

<sup>685</sup> **Eren**, s. 715.

<sup>686</sup> **Oftinger**, s. 345'ten aktaran, **Yılmaz**, s. 291.

<sup>687</sup> **Eren**, s.715.

<sup>688</sup> **Yargıtay** 11. HD, E. 2008/ 9095, K. 2010/ 443, T. 18.1.2010 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>689</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2005/ 82, K. 2005/ 188, T. 25.01.2005 <http://www.turkhukuk sitesi.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>690</sup> **Yargıtay** 4.HD, E. 2005/ 8892, K. 2006/ 8740, T. 19.07.2006 <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>691</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2010/ 12696, K. 2011/ 4732, T. 12.5.2011 “*Bu durumda, davacı sigorta, sigortalısının kusuruna denk gelen tazminatı karşı tarafa ödediğinden, davalı taraftan rücu tazminat hakkı bulunmadığından, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmüştür.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

şartları değerlendirilerek paylaşılır. Özel durumlar ve özellikle araçların işletme tehlikeleri, zararın iç ilişkide başka türlü paylaşılmasını haklı göstermedikçe, işletenler ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kusurları oranında zarara katlanırlar.<sup>692</sup>

İşletenler arasında sorumlulukların yarışmasını düzenleyen KTK m. 88/II gibi KTK m. 89/I'de de başka türlü paylaşılma olmadığı sürece, kazaya katılan araçların işletenlerinin ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinin kendilerine düşen kusur oranında, zararı gidermekle yükümlü oldukları belirtilmiştir.<sup>693</sup> Bu bağlamda müteselsil sorumluların sorumluluk miktarları da buna bağlı olacaktır.<sup>694</sup>

İşletme tehlikesini, zararı doğuran bir etken olmasına rağmen, diğer bir deyişle tehlike sorumlusu, somut tehlikenin katkısına göre zararın bir bölümünü üzerine alması gerekirken, bunu, zararın paylaşılmasında değerlendirmemek, tehlike sorumluluğunun niteliğine aykırıdır.<sup>695</sup>

İşletenlerden ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birine ait bir eşyanın zarara uğraması halinde, zarar gören, ancak zarar veren işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimsenin kusuru veya geçici olarak temyiz gücünü kaybetmesi veya zarar verene ait araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulduğunu ispat etmesi halinde tazminat isteyebilir. Bu bağlamda tazminatla yükümlü olan işletenler veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri zarar gören işletene veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibine karşı müteselsilen sorumludurlar.<sup>696</sup>

Sigorta şirketinin rücusu açısından, motorlu araç işletenlerinin, KTK m. 85/I'e göre sorumluluklarının güvence altında olması amacıyla zorunlu mali sigorta yaptırmaları gerekir. İşletenin, KTK kapsamında sorumlu olduğu hallerde zarar gören, sigortada öngörülen sınırlar dahilinde doğrudan işletene ya da doğrudan sigorta

---

<sup>692</sup> Yılmaz, s. 292.

<sup>693</sup> Yılmaz, s. 293.

<sup>694</sup> Yargıtay 17. HD, E. 2009/ 10134, K. 2011/ 3004, T. 4.4.2011 “*Hükme esas alınan bilirkişi kurulu raporunda, davalı sürücüsünün %30 oranında, davacının desteğinin içinde bulunduğu araç sürücüsünün ise %70 oranında kusurlu olduğu tespit edilmiştir.*

*Bu durumda mahkemece, davalı sürücüsüne isabet eden kusur oranına göre davalının sorumlu olduğu tazminat miktarının belirlenmesi gerekirken, müteselsil sorumluluk esasları uyarınca zararın tamamından sorumlu tutulması doğru görülmemiştir.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>695</sup> Yılmaz, s. 293; Karşı yönde Eren, s. 716. Eren, kanunda dayanağı olmadığı için, ek kusuru olmayan işletenin zararın bir bölümüne katlanamayacağı görüşündedir. Bu görüş, Yılmaz'a göre tehlike sorumluluğunun özelliği ile bağdaşmamaktadır; zira KTK m. 88/II, c. 1'deki “*olayın bütün şartları*” deyişi tehlike sorumluluğunun özelliğine uygun bir paylaşımı sağlayacak biçimde yorumlanmaktadır.

<sup>696</sup> Yılmaz, s. 295.

şirketine dava açabilir ya da talepte bulunabilir. Sigorta şirketi sadece zorunlu mali trafik sigortasında öngörülen miktardan sorumludur. Bu miktarı aşan kısımdan sigorta şirketi sorumlu değildir.<sup>697</sup> Aşan kısım için işleten ya da diğer sorumlulardan talepte bulunulur. Sigortacı ödediği zarardan sonra, işletenin yerine geçer ve diğer sorumlulara karşı rücu edebilir.<sup>698</sup>

#### 4.5.4. Sorumlulukların Yarışmasında Zamanaşımı

KTK m. 109/IV gereği, motorlu araç kazalarında tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yıl sonra zamanaşımına uğrar.<sup>699</sup>

---

<sup>697</sup> **Yargıtay** 11.HD, E.1996/244, K. 1996/1258 T.01.03.1996 <http://www.tazminathukuku.com/>, E.T. 03.01.2019.

<sup>698</sup> **Yılmaz**, s. 296.

<sup>699</sup> **Yargıtay** 17. HD, E. 2012/ 9153, K. 2012/ 14507, T. 20.12.2012 “*Motorlu araç kazalarında tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak 2 yılda zamanaşımına uğrar.*” <http://www.kazanci.com/>, E.T. 03.01.2019.

## SONUÇ

Trafik kazalarında motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğunun temeli, bir haksız fiil sorumluluğudur. Bu sorumluluk 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 49. maddesine dayanır. Buna göre kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren kişi, bu zararı gidermekle yükümlü kılınmıştır. Burada zikredilen sorumluluk esasen bir kusur sorumluluğudur. Ne var ki bazı kusursuz sorumluluk hallerinde zarar görenler açısından bu olumsuz durumun giderilmesi gerekmektedir. Bu nedenle Türk Hukuku'nda kusursuz sorumluluk halleri de düzenlenmiştir. Bu kusursuz sorumluluklardan birisi de motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğudur.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin ilk fıkrasında motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğu düzenlenmiştir. Buna göre bir motorlu aracın işletilmesi bir kişinin ölümüne ya da yaralanmasına yahut bir eşyanın zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar. Burada bir motorlu aracın kendine özgü işletmesinin ve meydana getirdiği gücün, kontrol altına alınabilmesinin her zaman kolay olamayacağı, bu işletmenin vereceği zararın ve yıkımın büyük olması nedeniyle, işletmenin sahibinin (araç işletenin) kusursuz da olsa sorumlu olacağı öngörülmüştür.

Bununla birlikte araç işletenin büyük meblağlara ulaşabilen tazminat sorumluluğunu teminat altına alabilmek için, zarar görenlerin zararları belli limitler dahilinde motorlu araçlar mali sorumluluk sigortası yaptırılması zorunluluğu getirilmiştir. Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası ile, üçüncü kişilere verilen zarardan dolayı, araç işletenlerin malvarlığı koruma altına alınmıştır. Diğer taraftan, zarar görenlerin, ortaya çıkan zarardan dolayı araç işletenin mali durumunun zayıf olması ihtimali için de, bu zorunlu trafik sigortası, zarar görenlerin alacaklarını da güvence altına almaktadır.

KTK her olaya uygulanmamaktadır. Yer açısından, motorlu araç kavramı açısından, zarar gören ve zarar kapsamı açısından bir takım kısıtlamalar söz konusudur. Bu anlamda KTK'nın öngördüğü karayollarında ve karayolu sayılan yerlerde, bu kanunun kapsamındaki motorlu araçların meydana getirdiği zarara ilişkin uygulama söz konusudur. Kanun, her zarar göreni de koruma altına almamıştır. Hatır için araçtan yararlananlar, aracı birlikte işletenler, aracın çalındığını bilen yolcular açısından

sorumluluk genel hükümlere bağlıdır. Keza her zarar türüne de KTK'nın uygulanması söz konusu değildir. Araçta taşınan eşyaya gelen zararlar, bir kazadan doğmamış olan zararlar ya da manevi zararlar gibi KTK'nın kapsam dışında bıraktığı zararlarda sorumluluk da genel hükümler uyarınca söz konusu olmaktadır.

KTK açısından araç işleten, kusursuz da olsa sorumlu olmaktadır. Bu sorumluluk, kusursuz sorumluluk ilkesinin doğal bir sonucudur. Türk Hukuku'nda genel olarak kusursuz sorumluluk; olağan kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu olarak ikiye ayrılmaktadır. Motorlu araç işletenin sorumluluğu da, aracın meydana getirdiği tehlikeden ötürü tehlike sorumluluğu kapsamındadır.

Araç işletenin sorumlu olması açısından, her şeyden önce bu sıfatı kimin taşıdığı önem arz eder. Bu sıfatın kazanılması, gerçek anlamda araç işletenin kim olduğu, işleten gibi sorumlu olanların kimler olduğu KTK'da düzenlenmiştir. Asıl olan, aracın gerçek işletenin sorumlu olmasıdır. Bu kişi, motorlu aracın mülkiyetine sahip olandır. Buna göre idare tarafından araç için kendisine tescil ya da sahiplik belgesi veya satış belgesi verilen kişi kural olarak aracın gerçek işletenidir. Ne var ki aracın mülkiyeti, sicildeki kişiden başka birine de ait olabilir. Bu durumda aracın gerçek işleteni de sicildeki kişiden başkasıdır. Zira aracın mülkiyeti, devir ve zilyetliğin teslimi ile değişeceğinden, sicildeki kişiden başkası aracın işleteni olabilir. Böyle bir durumda gerçek işletenin başkası olduğunu ispat, sicilde kayıtlı olan kişiye düşmektedir; çünkü böyle bir durumu zarar görenin bilmesi ya da araştırması söz konusu olamaz.

Gerçek işleten, araç sahibi dışında, aracın mülkiyetini muhafaza kaydıyla satın alan, aracı uzun süreli kiralayan, aracı uzun süreli rehin alan ya da uzun süreli ödünç alan kişi de olabilir. Ayrıca, işleten sıfatını taşımasa da hukuken sorumlu olan kişiler de vardır. Bunlar motorlu araçla ilgili mesleği yürütenler, yarış düzenleyicileri, aracı çalan ya da gasp edenler ile aracın bağlı olduğu teşebbüsün sahipleridir.

Araç işletenin sorumluluğu belli şartlara bağlanmıştır. Bu şartlardan biri aracın işletilmesidir. Kural olarak işletme halinde olan bir araçtan dolayı sorumluluk söz konusudur. Türk Hukuku'nda benimsenen görüş işletme tehlikesi olup, bu tehlike aracın kendi mekanik motor gücü ile harekete geçip hızlanmasından kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte işletme halinde olmayan bir motorlu aracın neden olduğu trafik kazasından ya da kazadan sonra yapılan yardım faaliyetlerinden doğan zararlardan sorumluluk durumları da düzenlenmiştir.

Sorumluluğun bir diğer şartı kuşkusuz zarardır. Zarar, sorumlu olunacak parasal miktarın üst sınırını oluşturur. Bunun için zararın doğru tespiti gerekir. Bu bağlamda

zararın tespiti uygulamada bilirkişilerce yapılmaktadır. Hakim gerekli şartların varlığı durumunda tazminattan indirim yapmaktadır. Öte yandan her türlü zarardan dolayı sorumluluk söz konusu olmamaktadır. Diğer bir ifade ile KTK her türlü zararı koruma altına almamış olup, bu kapsam dışında bırakılan zararlar için genel hükümler uygulanmaktadır.

Sorumluluğun diğer bir şartı zararın karayolunda olmasıdır. KTK'da karayolu olan ve karayolu sayılan yerler sayılmıştır. Bu yerler dışında meydana gelen kazalarda sorumluluk genel hükümlere bağlanmıştır.

Keza zarara motorlu bir aracın sebep olması da sorumluluğun bir diğer şartıdır. KTK kural olarak sadece motorlu araçların sebebiyet verdiği zararlarda uygulanır. Bunun istisnası ise yine KTK'da düzenlenen bisiklet yarışlarıdır. KTK'da araç ile anlatılmak istenen karayolunda motor gücü ile yürütülen araçtır. Diğer bir ifadeyle motorlu araç, yürütülebilen, yani hareket kabiliyetine sahip araçtır.

Araç işletenin sorumluluğu için bir diğer şart, uygun illiyet bağıdır. Buna göre aracın işletilmesi ile doğan zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması da şarttır. Aracın işletilme halinde olması, zararın doğumuna sebebiyet vermiyorsa, diğer bir ifadeyle zarar illiyet bağını kesen bir başka sebepten kaynaklanıyorsa araç işleten sorumlu olmaz.

Son olarak araç işletenin, sorumluluktan kurtuluş kanıtını getirmemiş olması gerekir. Zira sorumluluktan kurtulma nedenlerini ortaya koyan araç işleten için zararı tazminle yükümlülük ortadan kalkar. Bu bağlamda araç işleten, kendisinin ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuzluğunu ispat etmesinin yanında, araçta herhangi bir bozukluğun olmadığını ve illiyet bağını kesen sebeplerin (mücbir sebep, üçüncü kişinin ağır kusuru veya zarar görenin ağır kusurunun) varlığını da ispat ederek sorumluluktan kurtulacaktır.

Kusur şartı haksız fiil ile ilgili aksine motorlu araç işletenin sorumluluğu açısından aranmaz. Zira bu sorumluluk, bir kusursuz sorumluluktur. Bir başka deyişle, kusur sorumluluğun bir koşulu değildir. Ne var ki araç işletenin kusurunun olduğu durumlarda, onun sorumluluğu açısından bu etken de dikkate alınır. KTK açısından kusurun ölçüsü nesneldir. Buna göre zarara kusurunun etkisi ile sebebiyet veren araç sürücüsünün davranışı ile orta düzeydeki bir araç sürücüsünün davranışı karşılaştırılır. Bu bağlamda trafik kurallarının ihlali, önlemlerin alınmaması ya da daha az zarar verici bir davranışın tercih edilmemesi kusur olarak değerlendirilir.



Trafik Hukuku açısından, uygulamada görülen kusur çoğunlukla ihmali bir davranıştan kaynaklanır. Zira trafikte kasten yapılan bir eylem nadir olarak görülmektedir. İhmali davranışla meydana gelen zararda, bu ihmalin (kusurun) derecesi, diğer bir ifade ile kusursuz sorumlu işletenin ayrıca kusurlu olması, zararın paylaşılması açısından önem kazanır. Böyle bir durumda, işletme tehlikesi (kusursuz sorumluluğu) yanında araç işletenin kusurun ağırlığı da birlikte değerlendirilir. Kusur, araç işletenin tazmin ile yükümlü olduğu kısmı arttırır.

Türk Hukuku'nda uygulamada çoğunlukla kusur karşılaştırmalarında asli ve tali kusur şeklinde (veya yüzde üzerinden) ikili bir ayırım yapılmaktadır. Ancak ağır ve hafif kusur şeklindeki bir karşılaştırmanın da sorumluluk oranlarını daha gerçekçi gösterdiği doktrinde kabul görmektedir.

Tüm bunlarla birlikte sorumlulukların paylaşılmasında, birden fazla kişinin hukuki sorumlulukları karşı karşıya gelir. Tarafların motorlu bir aracı işletmeleri nedeniyle taşıdıkları işletme tehlikesine dayalı kusursuz sorumluluklarına ek olarak, sebebiyet verdikleri kusur oranları neticesinde bütün etkenlerin değerlendirilmesi gerekecektir. Birden fazla sorumlulukların karşılaştığı bu durum iki şekilde görülebilir. Bir başka deyişle sorumlulukların karşılaşması ikiye ayrılır.

Birincisi sorumlulukların çatışmasıdır. Bu durumda zarar gören, aynı zamanda zarara sebebiyet verenlerden biridir. Sorumlulukların çatışması ile ilgili ortaya çıkan birden fazla olasılığa rağmen bu çatışma halinin bir düzenlemesi KTK m. 89'da yer bulmuştur. Burada zarar veren sorumlulardan birisinin aynı zamanda zarara uğraması söz konusudur. Burada birden fazla aracın katıldığı bir kazada, işletenlerden birinin zarar görmesi neticesinde, zarar işletme tehlikelerinin eşitliği varsayımı ile (ya da işletme tehlikelerinin başka bir türden paylaşımı öngörmesi ile birlikte) işletenlerin kusurları oranında zarar paylaşımı söz konusu olmaktadır.

İkinci olarak sorumlulukların yarışması söz konusu olabilir. Bu durumda zarar gören, zarara sebebiyet vermemiştir ve salt zarara uğrayan üçüncü kişi konumundadır. Burada zarar verenlerin sorumlulukları, bu üçüncü kişi açısından yarışır. Bu durumda zarar gören üçüncü kişi açısından bir müteselsil sorumluluk ortaya çıkar. Böyle bir sorumluluklar yarışmasının söz konusu olması için zarar gören dışında en az iki işletenin de bu zarara sebep olması gerekir.

## KAYNAKÇA\*

- Adal, Erhan, Trafikte Yeni Bir Temel Kaide, İÜHFİM, Cilt XXX, Sayı 1-2, Y. 1964, s. 234-243.
- Adal, Erhan. Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukukî Sorumluluk, İstanbul 1963. (Anılış; Adal: Sorumluluk)
- Akipek, G. Jale/ Akıntürk, Turgut. Yeni Medeni Kanuna Uyarlanmış Başlangıç Hükümleri- Kişiler Hukuku, Cilt I, İstanbul 2007.
- Altunkaya, Mehmet, İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Rolü, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt VII, Sayı 1-2 Y. 1999, s. 171-196.
- Antalya, Gökhan, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, Ankara 2011.
- Arıbal, Erdoğan, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, Sekizinci Bildiriyle İlgili Tartışmalar, 25-28 Nisan 1973 Ankara, s. 298.
- Arkan, Sabih, Yeni Karayolları Trafik Kanununun Sigorta ve Garanti Fonuna İlişkin Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme, SHD, C. I, S. 3-4, Y. 1983, s. 255-289.
- Aşçıoğlu, Çetin, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Getirdiği Sorunlar, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, 14-15 Nisan 1989, Ankara.(Anılış; Aşçıoğlu: Sorunlar)
- Aşçıoğlu, Çetin, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları, Ankara 1989.
- Bolatoğlu, Bolat, Karayolları Trafik Kanunu'na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara 1988.
- Canyürek, Murat, Müteselsil Borçlulukta Dış ve İç İlişkiler, İstanbul 2003.
- Çelik, Çelik Ahmet, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, <http://www.tazminathukuku.com/>, E.T. 19.11.2015.
- Çeliktaş, Demet, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 1987.
- Deryal, Yahya, Türk Hukuku'nda Bilirkişilik, 2. Baskı, Ankara 2004.
- Doğanay, İsmail, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Araç Sahibi ile İşleten Kişi Kimlerdir?, Yak. Der., S.77, Y. 1999, s. 68-72.
- Dural, Mustafa/ Öğüz, Tufan, Türk Özel Hukuku- Kişiler Hukuku, Cilt II, İstanbul 2006.

---

\* Dipnotlarda geçen eserler, yazarlarının soyadları ile anılmıştır. Aynı yazarın birden fazla eserine yapılan atıflar, kısaltılmış şekliyle kaynakçada parantez içerisinde gösterilmiştir.

- Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel hükümler, 14. Baskı, Ankara 2012.
- Eren, Fikret, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt XXXIX, Sayı 1-4, Yıl 1982 – 1987, s. 159-212.(Anılış; Eren: Akit Dışı Sorumluluk)
- Ertaş, Şeref, Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği ve Miktarın Tespiti, Prof. Dr. İlhan Postacıoğlu'na Armağan, İstanbul 1990.
- Feyzioğlu, Feyzi N., Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt I, 2. Bası, İstanbul 1976.
- Gökcan, Hasan T., Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, Ankara 2014.
- Gökcan, Hasan T./ Kaymaz, Seydi, Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu Davaları ve Trafik Suçları, Ankara 2009.
- Gökyayla, Emre, Uygulamada 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara 1999.
- Gürsoy, K. Tahir, İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Anahatları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1974. (Anılış; Gürsoy)
- Gürsoy, K. Tahir, Karayolları Trafik Kanunu Tasarısına Göre Motorlu Taşıtların Sebep Olduğu Zararlardan Doğan Hukukî Sorumluluk, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25-28 Nisan 1973, Ankara, s. 170.
- Gürsoy, K. Tahir, Manevi Zarar ve Tazmini, AÜHFD, C. XXX, S. 1-4Y. 1973, s. 8.
- Gürsoy, K. Tahir, Motorlu Taşıtların Sebep Oldukları Zararlardan Sorumluluk ve Trafik Kanunumuzun Aksak Yönleri, Türk Hukuk Kongresine Sunulan Tebliğler, Ankara 1972.(Anılış; Gürsoy: Kongre)
- Hatemi, Hüseyin, Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, C.II, İstanbul1994.Havutçu, Ayşe/
- Karahasan, Mustafa R., Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, Ankara 1989.
- Kaya, Mine, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletme Halindeki Araçtan Kaynaklanan Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Şartları, Adalet Dergisi, S. 17, Ekim 2003, s. 277-304.
- Kılıçoğlu, M. Ahmet , Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2011.(Anılış; Kılıçoğlu)
- Kılıçoğlu, M. Ahmet, 2918 Sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu, Batider, Cilt XII, S. 2-3, Y. 1984, s. 3-52.(Anılış; Kılıçoğlu: Batider)

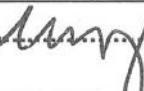
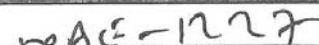
- Kocayusufpaşaoğlu, Necip, Kişilik Haklarını Koruyan Manevi Tazminat Davasına İlişkin Yeni Gelişmeler, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyum, 21 – 22 Ekim 1977, Ankara s. 145.
- Korkusuz, Refik, Hukukumuzda Tehlike Sorumluluğu Uygulaması Ve Yeni Borçlar Kanunu Tasarısındaki Düzenlemesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyum Notları, Ankara 2009, s. 147-209
- Kuru, Baki/ Arslan, Ramazan/ Yılmaz, Ejder, Medeni Usul Hukuku, 5. Baskı, Ankara 1993.
- Nomer, Haluk N., 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İBD, C. LXVI Sayı 1-2-3, İstanbul 1992.
- Oğuzman, Kemal M./ Seliçi, Özer, Eşya Hukuku, İstanbul, 1997.
- Oğuzman, M. Kemal/ Öz, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt II, İstanbul 2013.(Anılış; Oğuzman/ Öz)
- Özbek, Veli Özer, Ceza Hukukunda Nedensellik Bağlantısı ve Neticenin Objektif Yüklenebilirliği Teorisi, Ceza Hukuku Dergisi, S. 5, Y. 2, Aralık 2007.
- Özsunay, Ergun, Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşındığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İÜHFİM, C. XXXII, S.1, Y. 1966, s. 181 vd.
- Özsunay, Ergun, Trafik Hukuku'nda Zarar Giderim Sorumlusu Olarak İşleten (Araç Sahibi) Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar, Batider, Cilt VI, Sayı 1, Y. 1971, s. 83-110.(Anılış; Özsunay: Batider 1971)
- Özsunay, Ergun, Trafik Hukukunda Araç Sahibinin Fiil ve Davranışlarından Sorumlu Olduğu Şahıslar, Batider, Cilt IV, Sayı 1, Y. 1967, s. 1-64.(Anılış; Özsunay: Batider 1967)
- Özsunay, Ergun, Trafik Kazalarında Zarar Gören Üçüncü Kişinin Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Alacak Hakkı, Trafik Sigortası, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, Y. 1975, s. 110 vd.(Anılış; Özsunay: Trafik Sigortası)
- Özsunay, Ergun, Türk Hukukunda İşletenin Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtarılması Bakımından Kusurun Etkisi ve Önemi, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler III. Sempozyumu, 21-22 Ekim 1977, Ankara, s. 67-128.(Anılış; Özsunay: Kusur)
- Reisoğlu, Sefa, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2013.

- Tandoğan, Haluk, İsviçre Hukukunda Motorlu Taşıt Araç İşletenin Sorumluluğunun Niteliği, Şartları, Birden Fazla İşletenin Sorumluluğu ve Türk Hukuku İçin Öneriler, Trafik Sigortası, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25-28 Nisan 1973, Ankara.(Anılış; Tandoğan: Trafik Sigortası)
- Tandoğan, Haluk, Kusura Dayanamayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara, 1981. (Anılış; Tandoğan: Sorumluluk)
- Tandoğan, Haluk, Trafik Kazalarında Mecburi Mali Mes'uliyet Sigortası Manevi Zararı da Karşılar mı? Batider, C.III, S. 3, Y. 1966, s. 545-548.
- Tekinay, Selahattin S., Ölüm Sebebiyle Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1963.
- Tekinay, Selahattin S./ Akman, Sermet/ Burcuoğlu, Haluk/ Altop/ Atilla, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, İstanbul 1993.
- Tunç, Ramazan, Çalınan veya Gaspedilen Motorlu Araçların Neden Oldukları Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk, Yargıtay Dergisi, Cilt XVII, S. 1-2, Ocak- Nisan 1991, s. 74.(Anılış; Tunç: Çalınan)
- Tunç, Ramazan, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve İşletene Tanınan Genel Kurtuluş Kanıtı, (2), YD, C. XVIII, S.1-2, Y. 1992, s. 167-187.(Anılış; Tunç: Kanıt 2)
- Tunç, Ramazan, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve İşletene Tanınan Genel Kurtuluş Kanıtı (1), YD, C. XVII, S.4, Y. 1991, s. 525-539.(Anılış; Tunç: Kanıt 1)
- Tunga, Enis, KTK 50. Maddesine Göre Araç Sahibinin Sorumluluğunun Olumlu Şartları, Yasa Hukuk Dergisi, Cilt III, S. 7, Y. 1980, s. 941-985.
- Ulaş, Işıl, Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Ankara 2002.
- Ünver, Yener, Ceza Hukukunda İzin Verilen Risk, İstanbul 1998.
- Üstündağ, Saim, Medeni Yargılama Hukuku, C. I-II, 5. Bası, İstanbul 1992.
- Yavuz, Cevdet, Türk Borçlar Kanunu Tasarısına Göre Kusursuz Sorumluluk Halleri ve İlkeleri, s. 40, <http://dosya.marmara.edu.tr/>. (E.T. 25.12.2018)
- Yılmaz, Hamdi, Karayolları Trafik Kanununa Göre Zararın Paylaştırılması, Ankara 1995. (Anılış; Yılmaz)
- Yılmaz, Hamdi, Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014.


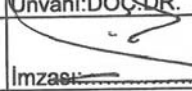
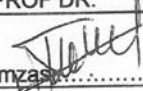
<http://dosya.marmara.edu.tr/>  
<https://emsal.yargitay.gov.tr/>  
<http://legalbank.net/>  
<http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/>  
<http://www.ankarabarusu.org.tr/>  
<http://www.hukuki.net/>  
<http://www.hukukturk.com/>  
<http://www.ictihatlar.net/>  
<http://www.kanunum.com/>  
<http://www.kararara.com/>  
<http://www.kazanci.com/>  
<http://www.kuralder.org/>  
<http://www.mevzuat.gov.tr/>  
<http://www.mevzuatlar.com/>  
<http://www.resmigazete.gov.tr/>  
<http://www.tazminathukuku.com/>  
<https://www.tbmm.gov.tr/>  
<http://www.turkhukuksitesi.com/>  
<http://www.yargitay.gov.tr/>

## EKLER

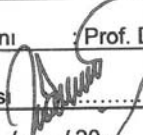
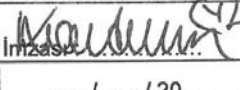
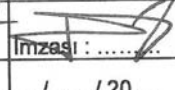
### EK 1. Etik Kurulu Onay Belgesi

T.C	
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ	
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	
TEZ / ARAŞTIRMA / ANKET / ÇALIŞMA İZİNİ / ETİK KURULU İZİNİ TALEP FORMU VE ONAY TUTANAK FORMU	
T.C. NOSU	73531080872
ADI VE SOYADI	MUSTAFA GÖKHAN GÖKFİDAN
ÖĞRENCİ NO	20173022
TEL. NO.	5077759184
E - MAİL ADRESLERİ	mustafagokfidan@hotmail.com
ANA BİLİM DALI	ÖZEL HUKUK
HANGİ AŞAMADA OLDUĞU (DERS / TEZ)	TEZ
İSTEKDE BULUNDUĞU DÖNEME AİT DÖNEMLİK KAYDININ YAPILIP-YAPILMADIĞI	2018 / 2019 GÜZ / BAHAR DÖNEMİ KAYDINI YENİLEDİM.
TEZİN KONUSU	TRAFİK KAZALARINDA MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU
TEZİN AMACI	UYGULAMADA KARŞILAŞILAN SORUNLARIN YARGITAY KARARLARI DAHİLİNDE NASIL ÇÖZÜLDÜĞÜNÜN ORTAYA KONULMASI AMAÇLANMIŞTIR.
TEZİN TÜRKÇE ÖZETİ	TRAFİK KAZALARINDA MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU İLE YARGI YOLLARINDA KARŞILAŞILAN UYUŞMAZLIKLARIN NE ŞEKİLDE ÇÖZÜMLENDİĞİ ORTAYA KONULMUŞTUR. BU BAĞLAMDA YARGITAY İÇTİHAHLARI VE DOKTRİNDE KONUNUN ELE ALINIŞ ŞEKLİ TEZE İŞLENMİŞTİR.
ARAŞTIRMA YAPILACAK OLAN SEKTÖRLER/ KURUMLARIN ADLARI	
İZİN ALINACAK OLAN KURUMA AİT BİLGİLER (KURUMUN ADI- ŞUBESİ/ MÜDÜRLÜĞÜ - İL - İLÇESİ)	
TRAFİK KAZALARINDA MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN İZİN ALINMAK İSTENEN KURUMUN HANGİ İLÇELERİNE/ HANGİ KURUMUNA/ HANGİ BÖLÜMÜNDE/ HANGİ AŞAMADA/ HANGİ UYGULANACAK OLAN ÇALIŞMAYA AİT ANKETLERİN/ ÖLÇEKLERİN BAŞLIKLARI/ HANGİ ANKETLERİN - ÖLÇEKLERİN UYGULANACAĞI	
EKLER (ANKETLER, ÖLÇEKLER, FORMLAR, .... V.B. GİBİ EVRAKLARIN İSİMLERİYLE BİRLİKTE KAÇ ADET/SAYFA OLUŞTUKLARINA AİT BİLGİLER İLE AYRINTILI YAZILACAKTIR)	1) ..... (.....) Sayfa ..... Ölçeği. 2) ..... (.....) Sayfa ..... Anketi. 3) ..... (.....) Sayfa ..... Formları. 4) ..... (.....) Sayfa .....
ÖĞRENCİNİN ADI - SOYADI: MUSTAFA GÖKHAN GÖKFİDAN	ÖĞRENCİNİN İMZASI:  TARİH: 13.06.2019
1. Seçilen konu Yargı çalışmalarına katkı sağlayabilecektir. 	

konu Borçlar Hukuku ve Sigorta Hukuku faaliyet alanı içerisine girmektedir.

1.TEZ DANIŞMANININ ONAYI	2.TEZ DANIŞMANININ ONAYI (VARSA)	SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRÜNÜN ONAYI	A.B.D. BAŞKANININ ONAYI
Adı - Soyadı: NİHAT TAŞDELEN	Adı - Soyadı: .....	Adı - Soyadı: MURAT KOÇ	Adı - Soyadı: FARUK ANDAÇ
Unvanı : DOÇ.DR.	Unvanı: .....	Unvanı:DOÇ.DR.	Unvanı: PROF DR.
İmzası : 	İmzası: .....	İmzası: 	İmzası: 
13. / 06 / 2019	.... / .... / 20....	13. / 06 / 2019	13 / 06 / 2019

#### ETİK KURULU ASIL ÜYELERİNE AİT BİLGİLER

Adı - Soyadı: Mustafa BAŞARAN	Adı - Soyadı: Yücel ERTEKİN	Adı - Soyadı: Deniz Aynur GÜLER	Adı - Soyadı: Ali Engin OBA	Adı - Soyadı: Mustafa Tevfik ODMAN
Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.
İmzası : 	İmzası : 	İmzası : 	İmzası : .....	İmzası : .....
.... / .... / 20....	.... / .... / 20....	.... / .... / 20....	.... / .... / 20....	.... / .... / 20....
Etik Kurulu Jüri Başkanı - Asıl Üye	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi

OY BİRLİĞİ İLE



OY ÇOKLUĞU İLE



Çalışma yapılacak olan tez için uygulayacak olduğu Anketleri/Formları/Ölçekleri Çağ Üniversitesi Etik Kurulu Asıl Jüri Üyelerince İncelenmiş olup, 13 / 06 / 2019 - 13 / 06 / 2019 tarihleri arasında uygulamak üzere gerekli iznin verilmesi taraflarımızca uygundur.

AÇIKLAMA: BU FORM ÖĞRENCİLER TARAFINDAN HAZIRLANDIKTAN SONRA ENSTİTÜ MÜDÜRÜNE ONAYLATILARAK ENSTİTÜ SEKRETERLİĞİNE TESLİM EDİLECEKTİR. AYRICA YAZININ PUNTOSU İSE 12 (ON İKİ) PUNTO OLACAK ŞEKİLDE YAZILARAK ÇIKTI ALINACAKTIR.



## ÖZGEÇMİŞ

1988 yılında Osmaniye’de doğdum. İlk ve orta öğrenimimi Osmaniye’de tamamladım. Lisans öğrenimimi Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nde (2007-2011) tamamladım.

Halen Osmaniye Barosu’nda serbest avukatlık mesleğime, Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi’nde hukuk dersleri öğretim elemanlığı görevime ve Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalında yüksek lisans eğitimine devam etmekteyim.

