

T.C.
ANTALYA BİLİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

MOTORLU ARAÇ İŞLETENLERİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Nezahat ŞENGÜN

ANTALYA - 2021

T.C.
ANTALYA BİLİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

MOTORLU ARAÇ İŞLETENLERİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Nezahat ŞENGÜN

Tez Danışmanı
Dr. Öğr. Üyesi Tanju Oktay Yaşar

ANTALYA - 2021

ONAY/BİLDİRİM FORMU

ANTALYA BİLİM ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Nezahat ŞENGÜN' e ait “Motorlu Araç İşletenlerin Hukuki Sorumluluğu” adlı bu tez çalışması Tez Kurulumuz tarafından ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI tezi olarak oybirliği/oyçokluğu (..../....) ile kabul edilmiştir.

Akademik Unvanı, Adı ve Soyadı İmzası

Üye (Jüri Başkanı):.....

Üye:..... ,

Üye:..... ,

Tez Teslim Tarihi :.....

Tez Sınavı Tarihi :.....

Enstitü Müdürü: Prf. Dr. İbrahim Sani Mert

ÖNSÖZ

Antalya Bilim Üniversitesi, özel hukuk yüksek lisans tezi olarak hazırlamış olduğumuz bu çalışma, motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğuna çağdaş bir yaklaşım getirmiş olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamaktadır. Bu çalışmada literatür, içtihat taraması yapılmış ve konu hakkında yapılan çalışmalar incelenmiştir. Bu çalışmanın ortaya çıkmasında bana öncülük eden tez danışmanım Dr. Öğretim Üyesi Tanju Oktay Yaşar' a şükranlarımı sunuyorum. Ayrıca tezin çeşitli aşamalarında görüş ve önerilerini benimle paylaşan Av. Senay Palancı Güler'e, Av. Yağmur Esin Çelik'e, teknolojik anlamda bana yardımcı olan Fehmi Özbey'e manevi desteğini esirgemeyen aileme ve arkadaşım Duygu Yılmaz' a teşekkür ederim.

21/12/2020

Nezahat Şengün

ÖZET

MOTORLU ARAÇ İŞLETENLERİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

Karayolunda kullanılan motorlu araçların sayısının artması, trafik kazalarında artışa neden olmuş, yaşanan kazalar nedeniyle zarar gören kimselerin zararlarını tazmin edilmesi ihtiyacı doğmuştur. Ülkemizde, bu ihtiyaca yönelik önce 6085 sayılı kanun yürürlüğe girmiştir ancak söz konusu kanun araç işletenin hukuki sorumluluğunu tehlike sorumluluğu kapsamında değerlendirmede için yetersiz kalmış, tehlike sorumluluğunun benimsendiği şekli ile daha sonra 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu yürürlüğe girmiştir.

Türk Borçlar Kanunu ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu birlikte değerlendirildiğinde karayollarında yaşanan kazalarda ortaya çıkan zararlarda hangi yasanın hükümlerinin uygulanacağını belirlemek çalışmamıza önem kazandırmaktadır. Tezimizde; araç işletenin sorumluluğunun hukuki değerlendirmesi yapılmıştır. Çalışma içerisinde; Karayolları Trafik Kanunu'nun uygulama alanı, zarardan sorumlu olan kişiler, araç işletenin sorumluluğunun şartları incelenmiştir. Çalışmamızda yayınlanmış dergi, makalelerden, kitaplardan, tartışmalı konularda doktrin görüşü ve yargı kararlarından faydalanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Motorlu Araç, Araç İşleten, Hukuki Sorumluluk, Tehlike, Sorumluluğu, Zarar.

ABSTRACT

Civil Liability of Motor Vehicles Operators

In our country, the first law numbered 6085 on motor vehicles entered into force. Road Traffic Act No. 2918 entered into force later, as the strict liability was adopted. When the Turkish Code of Obligations and the Road Traffic Act No. 2918 are evaluated together, it is important to determine which provisions of the law will be applied to the damages arising from accidents on highways. This study covers the application area of the Road Traffic Law. In the study, the legal assessment of the liability of the vehicle operator are made, the persons responsible for the damage are evaluated and the liability conditions of the vehicle operator are examined.

Keywords: Motor Vehicle, Vehicle Operator, Civil Liability, Danger Liability, Damage.

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD. Ankara Barosu Dergisi

AD. Adalet Dergisi

Age. Adı geçen eser

Agm. Adı geçen makale

AÜHFD. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

Bkz. Bakınız

BK. 818 Sayılı Borçlar Kanunu

BATİDER. Bankacılık ve Ticaret Hukuk Dergisi

BGB.BürgerlichesGesetzbuch (Alman Medeni Kanunu)

BGE. EntscheidungendesSchweizerischenBundesgerichtes (İsviçre Federal Mahkemesi Kararları Resmi Külliyatı)

C. Cilt

Çev. Çeviren

dn. Dipnot

E. Esas

f. Fıkra

HD. Hukuk Dairesi

HGK. Hukuk Genel Kurulu

İBD. İstanbul Barosu Dergisi

İÜHFM İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası

K. Karar

KHK. Kanun Hükmünde Kararname

Kıs.Kısaltılmışı

KTk. Karayolları Trafik Kanunu

KTY. Karayolları Trafik Yönetmeliği

KZMSS. Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

m.Madde

MHAD. Mukayeseli Hukuk Araştırma Dergisi

MÜHFHAD. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırma Dergisi

N. Numara

RG. Resmi Gazete

S. Sayfa

s. Sayı

Stvg. Strassenverkehrsgesetz (1952 Tarihli Alman Karayolları Trafik Kanunu)

SVG. Strassenverkehrsgesetz (19.12.1958 Tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu).

T. Tarih

TBB. Türkiye Barolar Birliği

TBK. 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu

TMK. 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu

TD. Ticaret Dergisi

TTK. Türk Ticaret Kanunu

vb. Ve benzeri

vd. Ve devamı

Yar. Yargıtay

YHGK. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu

YKD. Yargıtay Kararları Dergisi

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	III
ÖZET	IV
ABSTRACT.....	V
KISALTMALAR LİSTESİ.....	VI
İÇİNDEKİLER	IX
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

MOTORLU ARAÇ İŞLETENLERİN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN KANUNİ DÜZENLEMELER VE MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ DEĞERLENDİRİLMESİ İLE KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDAKİ YERİ

1. Sorumluluk Kavramı.....	4
1.1 Genel Olarak	4
1.2. Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğuna İlişkin Kanuni Düzenlemeler....	8
1.3. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Uyarınca Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun İncelenmesi.....	10
1.3.1. Kusur Sorumluluğu.....	10
1.3.2. Olağan Nesnel Sorumluluk.....	10
1.3.3. Tehlike Sorumluluğu	12
1.3.4 Genel Hükümlere Tabi Zararlardan Sorumluluk	13
1.3.4.1. Araç Zararına ilişkin Sorumluluk	13
1.3.4.2. Çekilen Araçtan Kaynaklanan Sorumluluk.....	13
1.3.4.3. Yarışçıların ve Kendileri ile Birlikte Araçtaki Kişilerin Zararları ile Yarışan Araçların Zararlarından Kaynaklanan Sorumluluk.....	14
1.3.4.4. Zarar Görenin Manevi Tazminat Talebi.....	14

1.3.4.5. Motorsuz Araçların ve Motorlu Bisikletten Kaynaklanan Sorumluluk.....	14
1.3.4.6. Araç İşletmecisinin, Çalınmış veya Gasp Edilmiş Olduğunu Bilmesine Rağmen Araçta Bulunan Kimselerin Zararlarından Sorumluluğu.....	15
1.3.4.7. Yolcunun Yanında Bulunan Eşyaları Dışında Olan Taşınan Eşyalardan Doğan Sorumluluk.....	15
1.3.4.8. Aracın Hatır İçin Verildiği Kimselere Karşı İşletenin Sorumluluğu.....	15
2.2918 Sayılı Yasanın Yer Açısından Uygulanması	16
3.2918 Sayılı Yasanın Konu Açısından Uygulanması	18
4.Kanunda Yer Almayan Motorlu Araçlar	20

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA GÖRE ZARARDAN SORUMLU OLAN KİŞİLER

1.Motorlu Araç İşleten Kavramı	22
1.2. Araç İşleten Sıfatı.....	22
1.2.1. Araç İşleten Kişiler.....	22
1.2.1.1. Gerçek İşleten.....	24
1.2.1.1.1. Araç Sahibi	26
1.2.1.1.2. Araç Sahibi Dışındaki İşletenler	29
1.2.1.1.3. Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Araç Satın Alan Kişiler	29
1.2.1.1.4. Motorlu Aracı Uzun Süre Kiralayan Kişiler Kişiler	30
1.2.1.1.5. Araç İşleten Olarak Uzun Süreli Ödünç Alan....	32
1.2.1.1.6.Araç İşleten Olarak Uzun Süreli Rehin Alan Kişiler	33
1.2.1.1.7. Araç işletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi.....	33
1.2.1.1.8. Araç İşleten Diğer Kişiler	36
1.2.1.2. Farazi İşletenler	37

1.2.1.2.1. Motorlu Araçlarla İlgili Meslek İcra Edenler.....	37
1.2.1.2.2. Yarış Düzenleyicileri.....	39
1.2.1.2.3. Araç Çalan ya da Gasp Eden Kişiler.....	40
1.2.1.2.3.1. Aracın Çalındığından veya Gasp Edildiğinden Haberdar Olmayan Kişilere Karşı Sorumluluk	40
1.2.1.2.3.2. Aracın Çalındığından veya Gasp Edildiğinden Haberdar Olanlara Karşı Sorumluluk.....	41
1.2.1.3. Devlet ve Kamu Tüzel Kişileri	41
1.2.1.4. Araç İşleten ve Teşebbüs Sahibinin Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler	42

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

1. Motorlu Aracın İşletilmesinden Yada İşletilme Halinde Olmayan Motorlu Aracın Neden Olduğu Trafik Kazasından Yada Kazadan Sonra Yapılan Yardım Çalışmalarından Doğması.....	46
1.1. Aracın İşletilme Halinde Olması	46
1.1.1. Hareket Halinde Olan Araçlarda İşletme	47
1.1.2. Hareket Halinde Olmayan Araçlarda İşletme	48
1.2. İşletme Halinde Olmayan Araçtan Kaynaklanan Trafik Kazası Neticesinde Zarar Meydana Gelmesi.....	48
1.2.1. Zarara Neden Olan Olay Trafik Kazası Olmalıdır	49
1.2.2. İşletmenin veya Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kimselerin Kusuru Bulunmalıdır.....	49
1.2.3. İşletilme Halinde Bulunmayan Araç Bozuk Olmalıdır.....	49
1.3. Kazandan Sonra Yapılan Yardım Çalışmalarında Zararın Meydana Gelmeli	49
2. Bir Zarar Ortaya Çıkmalı.....	50
2.1. Aracın Uğradığı Zarar.....	50
2.2. Yolcunun Yanındaki Eşyalar Dışında Taşınan Eşyalardan Doğan Zararlar	51
2.3 Manevi Zararlar.....	52
3. Motorlu Aracın Sebep Olduğu Bir Zarar Doğmalı	53

4.Zararın Trafik Kazası Sonucu Oluşması.....	54
5. Trafik Kazası Karayolunda Gerçekleşmeli	54
6.Bir Araç İşleteni Veya Bir Teşebbüs Sahibi Olmalıdır.....	55
7.Uygun İlliyet Bağlı.....	55
8.İşleten Kurtuluş Kanıtı Getirmemiş Olmalıdır	56
8.1.Genel Kurtuluş Kanıtları.....	56
8.1.1 İlliyet Bağını Kaldıran Nedenler.....	57
8.1.2. Mücbir Sebep.....	57
8.1.3.Zarar Görenin Ağır Kusuru.....	58
8.1.4.Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru.....	59
8.2. Özel Kurtuluş Kanıtları.....	60
8.2.1. Motorlu Aracın Çalınması ve Gasp edilmesi.....	60
8.2.2.Motorlu Araç İle Hatır Taşınması Veya Kullandırılmasının Hatır İçerilmesi.....	60

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SORUMLULUK

1. BİRLİKTE SORUMLULUK.....	63
2. SORUMLULUKLARIN KARŞILAŞMASI.....	64
3. TAZMİNATIN BELİRLENMESİNDE İNDİRİM NEDENLERİ VE SORUMLULUKLA İLGİLİ ANLAŞMALAR.....	66
3.1. Tazminatın İndirilmesi	66
3.2. Sorumluluğa İlişkin Anlaşmaları	66
SONUÇ.....	68
KAYNAKÇA.....	70
ÖZGEÇMİŞ.....	76

GİRİŞ

Ülkemizde karayollarının genişlemesi ve motorlu araçların sayılarının artması birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bu sorunların en önemlisi karayolunda kazalar sonucunda ciddi ve önemli oranda zararların meydana geliyor olmasıdır. Motorlu araçların kullanımı ulaşımın sağlanması için fayda sağlarken trafik kazasına neden olma riskiyle tehlike de doğurmaktadır. Trafiğin varlığının tek başına neden olduğu sorumluluk; modern ülkelerin mevzuatı ve yargı kararlarında önemli bir yer teşkil etmektedir. İnsan hak ve özgürlüklerine verilen kıymet ve tazminat hukukuna sahip olan sosyal amaç bunu gerektirmektedir¹.

İnsanların günlük hayatlarının akışı içerisinde en çok yüz yüze geldikleri hukuki düzenlemeler trafik kurallarıdır. Ancak, üzücü olan ülkemiz trafik kurallarının en çok çiğnendiği ve bu nedenle çok fazla trafik kazasının gerçekleştiği ülkeler arasındadır². Trafik kazaları, Türkiye için önemli bir sorundur. Trafik kurallarının çiğnenmesi neticesinde oluşan kazalar bazı hukuksal problemlere neden olmaktadır. Binlerce insanımız trafik kazalarında yaralanmakta ya da ölmekte veyahut ciddi oranda malvarlığı zararına uğramaktadır³. Trafik kazalarında kayıpları en aza indirebilmek için tazminat hukuku alanında gelişmeler kaydedilmiştir. Tazminat hukuku alanında Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun E.2017/17-1089 ve K.2019/294 sayılı 14.03.2019 tarihli bir kararında, işletenin kusurlu olduğu ve öldüğü bir trafik kazasında sigortacısına tazminat davası yöneltebileceği yönünde önemli bir karar vermiştir.

Ülkemizde motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin ilk düzenleme 18.05.1953 tarihinde “6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu” adı altında yürürlüğe girmiştir. Mevcut “2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’ndan” önce yürürlükte

¹Adal, Erhan, Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukuki Sorumluluk, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1963, s. 5.

² Gökçen, Hasan, Tahsin /Kaymaz, Seydi, Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat-Sigorta –Rücu Davaları ve Suçları, Seçkin Yayınları, 2001, s. 5.

³Temel, Fatma / Özcebe,Hilal Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları, Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi, 15(11), 2006, s. 192.

bulunan bu kanun, kusursuz sorumluluğun varlığı noktasında doktrinde⁴ ve uygulamada oldukça eleştirilmiştir.

Karayolu trafiği ile ilgili düzenlemeler içeren, “2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu” 13.10.1983 tarihinde kabul edilerek 18.10.1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Eski 6085 sayılı yasa 232 sayılı yasa ile değiştirilmeden önce araç işletenin sorumluluğunu 50. maddesi uyarınca objektif özen yükümlülüğüne bağlı bir kusursuz sorumluluk türü olarak düzenlemiştir⁵. Düzenlemeye göre araç kullananların sorumluluktan kurtulabilmeleri için, zararın doğmaması yolunda gerekli dikkati ve özeni gösterdiklerini ya da dikkati ve özeni gösterecekleri dahi zararın doğmasından kaçınamayacaklarını kanıtlamaları gerekmektedir⁶. Söz konusu madde 232 sayılı yasayla değiştirilmiş, sigorta kapsamı içerisinde kusur karinesine bağlı şekilde araç kullananın sorumluluğu düzenlenmiştir.

232 sayılı yasayla değiştirilen 50. maddesindeki sorumluluk hükmünün İsviçre hukukundaki aslından yanlış çevrildiğini, ifade hatasının küçük bir değişikliklerle aslına uygun olan tehlike sorumluluğu şekline dönüştürülebileceğini savunmuşlardır⁷. Yargıtay bu düşünceye uyarak 50. Maddenin kaynağına uygun şekilde tehlike sorumluluğunu getirdiğini benimseyen kararlar da vermiştir. Yargıtay 15.H.D. E.1975/3787, K.1975/4103 sayılı ve 02.10.1975 tarihli bu yönde bir kararında, motorlu araç işletenin sorumluluğunu tehlike sorumluluğu olarak kabul etmiştir.

Yeni Karayolları Trafik Kanunu 85.maddesinde aracın işletilmesinden kaynaklı meydana gelen zararlara ilişkin olarak aracın işleteni sorumlu kılınmakta ve kanunun 86.maddesinde ise işleten, kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusursuzluğunu veya araçta var olan bir bozukluğun kazaya sebebiyet vermediğini ya da zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ötürü kazanın gerçekleştiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacağını düzenlemektedir⁸.

⁴**Tandoğan, Haluk**, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, 1.Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 1981, s. 214-215.

⁵ **Özsunay, Ergun**, Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İÜHFM, C.XXXII, S.IY, 1966, s. 47.

⁶ **Kılıçoğlu, Ahmet**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 21. Baskı Ankara, 2017, s. 475.

⁷ **Tandoğan**, Kusura Dayanmayan s. 214-215.

⁸ **Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s. 476.

“Türk Borçlar Kanunu” ve “2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu” birlikte değerlendirildiğinde karayollarında yaşanan kazalardan ötürü meydana gelen bazı zararlarda hangi Yasanın hükümlerinin uygulanacağını belirlemek çalışmamıza önem kazandırmaktadır. Tezimizde; araç işletenin sorumluluğunun hukuki olarak nitelendirilmesi yapılacak olup, Karayolları Trafik Kanunu’nun uygulama alanına değinilecek, yasa hükümlerine göre zarardan sorumlu olan kişiler anlatılacak, araç işletenin sorumluluğunun koşulları değerlendirilecektir.



BİRİNCİ BÖLÜM

MOTORLU ARAÇ İŞLETENLERİN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN KANUNİ DÜZENLEMELER İLE MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ DEĞERLENDİRİLMESİ VE KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDAKİ YERİ

1.Sorumluluk Kavramı

1.1.Genel Olarak

Kişinin davranışlarının ve yetki alanında bulunan vakanın sonuçlarından mesul olmasına sözcük manasıyla sorumluluk denir⁹. Bir kimsenin üçüncü kişinin zararını karşılamak zorunda olması hukuki sorumluluktur. Zararın hangi tarafa ne miktarda yükleneceği özel hukuk kaidelerine göre saptanır.

Zarar görmüş olan kimsenin zararının tazmini hukuki sorumluluğun konusunu oluşturmakta olup, zarar gören ile sorumlusu arasında önceden sözleşmeye bağlı olup olmamasına göre sorumluluk sözleşmeden kaynaklı ve sözleşme dışı sorumluluk olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Akdi sorumluluk; akitten doğan borcunu yerine getirmeyen kimsenin tazminatla sorumlu olması anlamına gelmekte iken; trafik kazalarında olduğu gibi taraflar arasında önceden sözleşmeye dayalı hukuki yükün altına girmesi akit dışı sorumluluk manasındadır. Trafik kazalarındaki sorumluluk akit dışı sorumluluk içerisinde yer alan haksız fiil hükmüne tabidir¹⁰, haksız fiil sorumluğu zarar verenin kusurunun aranmasına, karine gereği kusurlu olduğunun kabul edilmesine yahut kusurunun hiç aranmamasına göre üçe ayrılır. Bunlar kusurlu dayalı sorumluluk, kusur karinesi ve kusursuz sorumluluk şeklindedir¹¹.

Kural olarak bir kimse kusuruyla verdiği zararları gidermek zorunda olup, taşıdığı sorumluluk temel bir sorumluluktur. Sorumluluk hukukunun temeli Türk hukukunda ve yabancı hukuk sistemlerinde kusurdur¹². Kusurun varlığı aranan bu

⁹ Türk Dil Kurumu, *Güncel Türkçe Sözlük*, <http://www.tdk.gov.tr/>, (ErişimTarihi:01 Haziran 2020).

¹⁰ **Gökcan, /Kaymaz**, s. 32.

¹¹ **Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s.404-413; **Eren, Fikret**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler. 25.Baskı Ankara. Yetkin Yayınları, 2020, s.555-556.

¹² Kusur; hukuki sorumluluğun kurucu ve genel unsuru olarak Fransız Medeni Kanunu'nda (m.1382: her kim kusuru ile başkasına zarar verirse, onu tazmin etmek zorundadır.) düzenlenmiş, daha sonra tüm

sorumluluk Türk Borçlar Kanunu'nun 49.maddesinde yer almaktadır ¹³ . Borçlar Kanunun bu maddesine göre kusurun olması için hukuka aykırı ve haksız bir fiil olmalıdır, netice itibari ile sorumluluğun doğması için kusurun varlığı gerekir¹⁴. Vakada kural olarak zarar gören karşı tarafın kusurlu olduğunu ispatlamalıdır. Ancak kanun bazı hallerde ispat yükü yer değiştirmektedir. Ayırt etme gücünün geçici kaybını yaşayan taraf kusurlu sayılacak, zarar görene karşı kusuru olmadığını kendi ispat etmek zorunda kalacaktır¹⁵.

Tarihi gelişimde; kusura dayanan sorumluluk istikrarlı bir şekilde uygulama alanı bulurken, sosyal irtibatın artması, teknolojik gelişmeler, sanayileşme, zarar görenlerin kusuru ispatlamakta çektikleri güçlükler, zarar görenlerin zarara sebep olan maddi anlamda güçlü kişiler yerine çalışan maddi anlamda zayıf kişilerle karşılaşması, dağıtıcı adalet ilkesinin etkisi gibi nedenlerle geleneksel kusur ilkesi yetersiz hale gelmiş ¹⁶ ve “kusursuz sorumluluk” veya “sebeplere dayanan sorumluluk” ilkesi de kabul edilmiştir¹⁷.

Yasa koyucu sebeplere dayanan sorumluluklarını; özen, hakkaniyet ve tehlike sorumlulukları şekliyle ele alarak Türk Borçlar Kanunu 65.maddesi ile “*durum hakkaniyetli olmayı gerektiriyor ise hâkim ayırt etme gücü bulunmayanların zararını indirebilir veya kısmen kaldırabilir*” ¹⁸ hükmünü getirmiştir. İlgili yasa maddesi hakkaniyet sorumluluğunu göstermektedir.

Avrupa hukuk sistemlerince sorumluluğun temel şartı olarak benimsenmiştir. **Tiftik, Mustafa**, Akit Dışı Sorumlulukta Maddi Tazminatın Kapsamı, Ankara 1994. s. 34, dn.8.

¹³Bkz. Türk Borçlar Kanunu, m.49.

¹⁴**Çeliktas, Demet**, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu 1.Baskı, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1987, s. 6; **Eren, Fikret**, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukukî Niteliği ve Unsurları, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 39(1-4), 1982-1987, s. 159; **Reisoğlu, Sefa**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14.Baskı, İstanbul: Beta Basım, 2000, s. 144; **Tandoğan**, Kusura Dayanmayan, s. 1.

¹⁵**Bolatoğlu, Bolat**, Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukukî Sorumluluğu, 1.Baskı, Ankara: Kazancı Hukuk Yayınları, 1988, s.8.

¹⁶**İmre, Zahit**, Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İstanbul 1949, s. 41-45; **Tandoğan**, Kusura Dayanmayan, s.1-3, ; **Saymen. Ferit. H., Elbir, Halid**, K Türk Borçlar Hukuku, Umumi Hükümler, C.I. İstanbul 1958, s. 398-400; **İnan, Ali Naim**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 3. Baskı, Ankara 1984, s. 284-285.

¹⁷**Tandoğan, Haluk**, “Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu”, “Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler II Sempozyumu”, Ankara, 15-16 Aralık 1978, İstanbul 1981 s. 18-19; **DoğramacıŞen, Hayriye**, Tehlike Sorumluluğu, Eskişehir Barosu Dergisi, 2007,(14), s.68-72.

¹⁸**Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s.411.

Kusursuz sorumlulukta sorumluluk doğması için kusur aranmasa da fiil ile doğan zararın arasında illiyet bağının olması gerekir. İlliyet bağı çeşitli durumlarda kafi iken; bazı durumlarda ek şartlar bulunmalıdır¹⁹. Bu durumda “*olağan sebep sorumluluğu*” illiyet bağı dışında nedenlere ihtiyaç duyulan sebep sorumluluğu şeklindedir. Bu şekli ile fail özen ve gözetim görevini yerine getirmedeğinde (TBK m. 66-67 ve 69 TMK m. 369, da olduğu gibi) yahut kaçınılmaz bir halin varlığında (TMKm. 730’da olduğu gibi) sorumluluktan kurtulamaz.

Bazı durumlarda kurtuluş kanıtı sunma imkânı tanınmaz bu halde “*mutlak objektif (kusursuz) sorumluluk*” veya “*ağırlaştırılmış sebep sorumluluğu*” ortaya çıkmaktadır. Bu şekilde olan sorumluluk türlerinde tehlikeli eylem ile meydana gelen zarar arasında uygun bir nedensellik bağının olması sorumluluğun ortaya çıkması için kâfidir²⁰. Eren’ e göre “tehlike sorumluluğu, mutlak sebep sorumluluğu veya sonuç sorumluluğu aynı” değildir. Bu şekilde düşünülmesinin sebebi, tehlike sorumluluğunda; zararın işletmeye veya faaliyete özgü bir tehlikeden kaynaklanıyor olması gerekmektedir. Meydana gelen zarar tipik tehlikeden kaynaklanmayıp mücbir sebep gibi bir nedenden kaynaklanırsa işletme sahibi ilke olarak sorumlu tutulmamaktadır²¹.

Bazı gerçek veya tüzel kişilerin işletmelerinde; işlerinin gereği üçüncü kişilerin can ve mal güvenliğini ciddi riskler altına sokan çeşitli nesneler ve araçlar kullanılmaktadır. Riskin ölçeğinin büyük olması nedeniyle bu nesnelerin, araçların, sahipleri veya işletenleri üçüncü kişilere verdikleri zararı tazminle sorumlu hale gelmektedirler²². Örneğin petrol boru hatları işletmeleri, nükleer santraller, motorlu araçların işletilmeleri ağır riske ve tehlikeye neden olmaktadır. Kullanılmasına ihtiyaç duyulan faaliyet, nesne ve araç üçüncü kişiler için tehlike oluşturur iken faaliyeti gerçekleştiren aracı, nesneyi kullanan için de menfaat ortaya çıkarmaktadır. İki durum arasında dengeyi sağlayacak olan tehlike sorumluluğudur. İşletme ve faaliyetten fayda

¹⁹ **Tandoğan, Haluk**, Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu, BATİDER., 1979, s. 2, s. 292 vd.

²⁰ **Tandoğan**, Kusura Dayanmayan, s. 27.

²¹ **Eren**, Genel Hükümler, s.760-761.

²² **Doğramacı**, s. 68-72.

elde eden tarafın zarar ortaya çıkması halinde zararın tazmininden sorumlu olması gerekmektedir²³.

Tehlike sorumluluğunun önemli hallerinden olan motorlu araç işletenin sorumluluğuna yasa koyucu 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunun 85.maddesi I. fıkrasında yer vermiştir²⁴. İlgili maddeye göre tehlikenin oluşmasıyla işleten sorumlu hale gelmektedir²⁵.

“İsviçre Karayolları Trafik Kanunu”; Türk Medeni Kanunu'na (TMK), Türk Borçlar Kanunu'na (TBK), KTK' un hukuki sorumluluk içeren hükümlerine kaynak olmuştur.İsviçre Karayolları Trafik Kanunu (İKTK) işletenin hukuki sorumluluğu açısından KTK' ya kaynak olurken, yasa koyucu bazı hususlarda farklılığa gitmiştir²⁶. Örneğin hatır için taşımada İsviçre hukukunda kusursuz sorumluluk benimsenmiş iken, Türk hukukunda bedelsiz olan hatır taşımada kusursuz sorumluluk dışında kalarak genel hükümlere bağlı kılınmıştır. Hukukumuzda zorunlu trafik sigortası zarardan doğan sorumlulukların tamamına karşılık veremez iken, kaynak yasada sorumluluğu karşılamakta sınırlandırma yapmamıştır. İsviçre hukukunda trafik kazasında ölen veya vücut bütünlüğüne zarar gelen kişinin kazancının fazla olması halinde hakimın tazminat miktarında azaltma yetkisi var iken, KTK' un da bu hükme yer verilmemiştir.

Türk hukukunda motorlu araç işletenin sorumluluğunu kapsayan yasal düzenlemelerin yetersiz olması nedeniyle “Yeni Türk Borçlar Kanunu” 'unda tehlike sorumluluğuna ilişkin düzenlenme yapılmıştır²⁷. Türk Borçlar Kanunun 71. maddesi ile üçüncü bir sorumluluk hali olarak düzenlenmiş bulunmaktadır²⁸. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu 85/I. maddesinde kusur sorumluluğundan farklı olarak tehlike sorumluluğuna yer verilmiştir. Söz konusu kanun uyarınca; kaza sonucu ortaya

²³**Tekinay,S. Sulhi / Akman, Sermet / Burcuoğlu, Haluk / Altop, Atilla**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Baskı, İstanbul,1993, s. 672; **İlhan Ulsan**, Medeni Hukukta Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi, İstanbul, 1977, s. vd. ; **İmre**, Mesuliyet Halleri, s. 63-64.

²⁴ **Aşçıoğlu, Çetin** Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları,1.Baskı, Ankara, Söz Kesen Matbaacılık, 2012, s.42; **Eren**, Genel Hükümler, s.762.

²⁵ **Eren**, Genel Hükümler, s. 762-764; **Yılmaz, Süleyman** Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 59(3), 2010, s. 558.560.

²⁶**Yılmaz, Hamdi**, Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu, Vedat Kitap, İstanbul ,2014, s. 2.

²⁷**Yılmaz**, Türk Borçlar Kanunu s. 570-571.

²⁸ **Yıldırım, A. Ayça**, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 70(1), 2012, s. 203-220.

çıkan zarara, işletilmekte olan bir motorlu araç neden olmuş ise tehlike sorumluluğuna; işletilme halinde olmayan bir araç neden olmuş ise, özen sorumluluğuna ya da kusur sorumluluğuna; zarara kazadan sonra yapılan yardım faaliyetleri neden olmuşsa özen sorumluluğuna gidilmektedir²⁹.

Bu açıklamalar doğrultusunda, Türk Hukukunda motorlu araç işletenin tabi tutulduğu sorumluluğu tezimizde incelemeye çalışacağım.

1.2.Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğuna İlişkin Kanuni Düzenlemeler

Avrupa da ;1909 tarihli Alman Karayolları Trafik Kanunu ve 1932 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu ile karayolundaki motorlu araçların gerçekleştirdiği kazalardan kaynaklanan zararların karşılanmasına çözüm bulunurken, bu yasal düzenlemeler ülkemizde de fark edilmiştir³⁰.

Ülkemizde motorlu araç işletenlerin sorumluluğuna ilk kez 1930 tarihli 1580 sayılı Belediyeler Kanunu düzenleme yapılmış olsa da aslında 818 sayılı Borçlar Kanunu’nun kusur sorumluluğunu uygulamıştır. Yasa Koyucu “1580 sayılı yasanın 15.maddesi” ile ülkemizdeki karayollarını düzenleme yetkisini belediyelere vermiş ancak karayollarında gerçekleşen sorunlar karşısında düzenleme etkili olmamış, kusura dayalı sorumluluğu kabul ederek problemleri 818 sayılı yasayı tatbik ederek çözüme kavuşturmuştur. İç işleri Bakanlığı, karayollarında yaşanan sorunlar konusunda özel bir yasanın gerekli olduğunu göz önünde tutarak, Meclise 1938 yılında yasa tasarısı sunmuştur³¹.

Trafik kazalarında tarafların hukuki sorumluluğu ve ortaya çıkan zararın tazminine yönelik ilk düzenleme Karayolları Trafik Kanunu 18.05.1953 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Trafik kazalarında maddi olanakları oldukça zayıf zarar verenler karşısında; meydana gelen zararın tazminini sağlamak zarar görenler için neredeyse imkânsız hale gelmekte idi, zarar görenlerin mağduriyetinin giderilmesi adına Zorunlu sorumluluk sigortası kavramı “6085 sayılı yasa” ile benimsenmiştir.

²⁹Adal, Trafik Kazalarında Akit Dışı Sorumluluk, s. 159-160.

³⁰Bolat, Bolatoğlu, s. 16.

³¹Çeliktas, s. 12-13, ; Adal, , s. 26-27.; İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul BelediyesininTarihçesi, <http://www.ibb.gov.tr/tr> kurumsal /belediye tarihçesi /Pages /BelediyeTarihcesi.aspx/, (Erişim Tarihi 03.06.2020).

Motorlu araç işletenin trafik kazasındaki sorumluluğunun objektif özen yükümlülüğüne bağlı kusursuz sorumluluk olduğu “6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 50. maddesi” ile kabul etmişti³². Motorlu aracı kullanan kimse ne kadar dikkatli ve özenli olursa olsun zararın doğumunu önleyemeyeceğini ispatlasa dahi zarardan sorumlu tutuluyordu. 232 sayılı 1961 tarihli yasa ile bu madde değiştirilerek sigorta sınırları içerisinde kusur karinesine bağlı sorumluluk kabul edilmiş³³, sigortanın sorumluluğu üstlendiği sınırlar dışında ise kusur sorumluluğu kabul edilmiştir³⁴. Sigorta sınırlarında kalan kusur karinesine bağlı sorumluluğu ispat yükü ters çevrilmiş sorumluluktur³⁵. Yapılan değişiklikle ayrıca 50.maddenin ikinci fıkrasında ‘*kullanan*’ sözcüğü ‘*araç sahibi*’ sözcüğü halini almıştır.

Yargıtay, bu dönemde ilgili yasamıza kaynak olan İsviçre Karayolları Trafik Yasası’nda yer alan tehlike sorumluluğunu benimsemiştir. Ülkemizde doktrindeki tartışma ve eleştirileri dikkate alarak yasanın 50.maddesinin tehlike sorumluluğuna işaret ettiğini beyan eden kararlar vermiştir³⁶.

KTk’ ya kaynak olan İsviçre Karayolları Trafik Kanununda; tehlikeye bağlı sorumluluk çeşidi araç işleten için benimsenmiş iken; KTK’ un da objektif özen sorumluluğuna bağlı kusur sorumluluğunun kabul edilmesi doktrinde tartışılmış ve eleştirilmiştir³⁷.

Yabancı ülkelerin yasalarında araç işletenin sorumluluğundaki farklılıklar, ülkemizdeki nüfusun artışı, araç sayısının artması, karayollarının genişlemesi neticesinde, yasa koyucu 13.10.1983 tarihinde güncel düzenlemelere uygun 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kabul etmiş, yasa 18.10.1983 tarihinde Resmi Gazete de yayınlanarak köklü bir değişikliğe sebep olmuştur.

³²Çeliktaş, s.14; Adal, s. 28-29.

³³Tekinay, S. Sulhi , Akman, Sermet , Burcuoğlu, Haluk , Altop, Atilla,Borçlar Hukuku 5. Baskı, İstanbul, 1985, s. 654.

³⁴Tandoğan, Haluk, Tehlike Sorumluluğu Kavramı, s. 18-19.

³⁵Çeliktaş, s. 16; Adal, s. 31-32.

³⁶İmre, Zahit, Motorlu Taşıt Araçlarının Mecburi Mesuliyet Sigortası ve Kapsımı. V. Ticaret ve Banka Hukuku, Haftası 25-28 Nisan 1973, Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 1975, s.264, Yargıtay 15. HD E.1975/2153 K. 1975/2941 T.06.06.1975;www.yargitay.gov.tr,(ErişimTarihi:03.06.2020).

³⁷Kılıçoğlu, Genel Hükümler s. 476; Çeliktaş,s. 16-17; Adal, s. 32-33.

1.3.2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun Uyarınca Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun İncelenmesi

Araç işletenin hukuki sorumluluğuna 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunun’ da detaylı şekilde yer verilmiş olup, tehlike, olağan sebep, kusur ve genel hükümlere göre sorumluluk olmak üzere dört bölüme ayrılmaktadır.

Çalışmamızın başında açıkladığımız üzere akit dışı sorumluluğun varlığını gösteren unsurlardan biri de kusurun bulunmasıdır sorumluluk; ekonomik ve toplumsal gelişmeler neticesinde kusura dayalı sorumluluğun yetersiz olması nedeniyle ortaya çıkmıştır. Kusurun varlığı olmadan da sorumluluğun doğması “*dağıtıcı adalet*” ilkesinin bir yansımasıdır³⁸. Nesnel sorumluluk “*olağan sebep sorumluluğu*” ve “*tehlike sorumluluğu*” olmak üzere ikiye ayrıldığından tezimizin konusu motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğunda ayrı başlıklar halinde açıklama ihtiyacı duyulmuştur.

1.3.1. Kusur Sorumluluğu

İşletilme halinde olmayan motorlu aracın neden olduğu kazada işletenin kusuru zararın doğmasının sebebi ise işletenin zarardan haksız fiil hükümlerine sorumlu olduğuna kanun koyucu KTK m. 85/III’ de yer vermiştir.

Temyiz kudretine sahip olmak kusur sorumluluğunda sübjektif unsurdur. Bu nedenle de işletenin sorumlu olabilmesi temyiz kudretini haiz olmasına bağlıdır³⁹. İşleten sayısının birden fazla olduğu trafik kazalarında tarafların birbirlerine verdikleri zarardan kaynaklanan sorumlulukları da kusur sorumluluğudur⁴⁰.

1.3.2. Olağan Nesnel Sorumluluk

Kusurlu olmaksızın hukuka aykırı fiil nedeniyle üçüncü kişiye verilen zararın tazmin sorumluluğudur⁴¹. Araç işletilme halinde değil ise KTK m. 85/1’e göre, tehlike sorumluluğundan bahsedilemez. Fakat aracın işletilmesinden kaynaklanmayan bazı zararlarda da kanun koyucu işleteni sorumlu kabul etmiştir⁴². Kanun koyucunun aynı

³⁸ **Ulusan, İlhan**, Tehlike Sorumluluğu Üstüne Marmara Hukuk Araştırmaları Dergisi (6) , 1970, s. 23-57 .

³⁹ **Eren**, Araç İşleten, s.43.

⁴⁰ **Eren**, Genel Hükümler, s. 761.

⁴¹ **Gültaş, Şahin**, Uygulamada Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk, Ankara, Adalet Yayınevi, 2003,s. 4.

⁴² **Bolatoğlu**, , s. 23.

madde metninde farklı sorumluluklar kabul ettiği KTK m. 85/III ile “*işletilme halinde olmayan bir motorlu aracın, sebep olduğu trafik kazasından dolayı, işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir*” şeklinde anlaşılmaktadır.

İşletilme halinde olmayan bir aracın verdiği zarardan işletenin sorumlu olması için ancak kusurun varlığı arandığında kusur sorumluluğuna gidilir iken; hareketlerinden sorumlu olunan kimselerin başkalarına verdiği zarardan ve araç bozukluğu nedeniyle başkalarının gördüğü zarardan olağan sebep sorumluluğuna gidilmektedir ⁴³ . Aracın bozukluğu; ihmalden ya da özen yükümlüğünü yerine getirmemekten değil umulmadık bir halden kaynaklanıyor ve zarar başka bir kişinin hareketinden kaynaklandığı için olağan sebep sorumluluğu doğmuştur. Bu sorumluluğun doğması zararın araçtaki arızadan kaynaklandığını ispata bağlandığı için ispat külfeti açısından TBK m. 69’da yapı eserinin sorumluluğu ile benzerlik göstermektedir ⁴⁴ . İşletilme halinde olmayan aracın arızasından kaynaklanan işleten sorumluluğunun; tehlike sorumluluğu olmadığı, olağan sebep sorumluluğu olduğu kabul edilmektedir⁴⁵.

Olağan sebep sorumluluğunun bir başka örneği de KTK’ un 85/IV maddesinde karşımıza çıkmaktadır ⁴⁶ . Aracın işletme teşebbüsü sahibinin ve işletenin araçlarının neden olduğu kazadan ötürü, kaza yerinde yardım eden üçüncü kişilerin zararı doğabilir. Araç işletme teşebbüsü sahibinin ve işletenin yardım eden üçüncü kişilerin zararını tazmin sorumluluğu doğmaktadır. Yardım edenin maruz kaldığı zarardan işletenin sorumlu olması için; işletenin kazadan sorumlu olması veya aracında bulunan şahıslara, kazada zarar gören başkalarına ya da işletenin kendine yapılan yardımdan da sorumlu olması gerekir. Trafik kazasında zarar gören kişiye müdahale ederken, örneğin araçtan çıkarırken yardım eden zarar görürse, zararlarını KTK m. 85/IV hükmünden kaynaklı olağan sebep sorumluluğuna göre talep edebilirken, trafik kazasında zarar gören kişiyi

⁴³ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 277-278.

⁴⁴ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 510.

⁴⁵ Tandoğan, Kusura Dayanmayan, s. 243.

⁴⁶ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 507.

hastaneye ulaştırmak için yaptığı masrafları vekâletsiz iş görme hükümlerine (TBK m.526 vd.) istinaden isteyebilir⁴⁷.

1.3.3. Tehlike Sorumluluğu

Tehlike sorumluluğu; tehlikeden doğan, ağırlaştırılmış objektif sorumluluktur. KTK, araç işletenin tehlike sorumluluğunu üstlendiğini kabul etmiş, sadece aracı işleteni değil araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibini de kapsam içerisine almıştır.

Bazı çalışmaların, faaliyetlerin ve işletmelerin ya da nesnelerin, araçların zarara neden olmaya yüksek oranda eğilimi olur veya neden oldukları sonuçlar nitelikleri ve nicelikleri açısından aęırdır⁴⁸. Motorlu araçlar, nitelik ve nicelik itibari ile trafik olaylarında ağır sonuçlara neden olduğu gibi, zarara neden olmaya büyük oranda eğilimlidir.

KTK m 85/1’de yer alan “*Bir motorlu aracın işletilmesi, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya 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*” hükmünden işletme tehlikesi sorumluluk türünün tehlikeye bağlı işletme sorumluluğu olduğu anlařılmaktadır⁴⁹.

KTK m. 85/1 fıkrasında aracın işletilmesine bağlı tehlike sorumluluğu şekliyle kabul edildiğinden, aracın işleteni veya bağlı olduğu teşebbüs maliki kusurlu olsa bile kusur sorumluluğuna gidilmeden tehlike ilkesine göre sorumludur. Anlaşılacağı üzere araç işletildiği takdirde tehlike sorumluluğu mevcut olur⁵⁰. Burada sorumluluğun kökünde, işletme tehlikesi var olup, türü de tehlike esasına bağlı işletme sorumluluğudur, işletme tehlikesi meydana geldiğinde teşebbüs sahibinin ve araç işletenin sorumluluğu doğmaktadır.

⁴⁷Eren, Araç İşleten, s. 46.

⁴⁸Ařcioęlu, Cezai Sorumlulukları, s. 42.

⁴⁹Eren, Genel Hükümler 200, s.762; Bolatoğlu, s.19.

⁵⁰Antalya, Gökhan, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 14 baskı. C.II, 2011,s.372; Havutuoğlu, Ayşe; / Gökayla, Emre, Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanuna Göre Hukuki Sorumluluk, Ankara, 1999, s. 29.

“2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu”, “Çevre Kanunu” gibi KTK dışında kalan özel yasalardaki sorumluluk halleri yer almaktadır. Bu sorumlulukların tehlike sorumluluğu kapsamına girdiği anlaşılmaktadır⁵¹.

Tehlike sorumluluğunu içeren kanunlarda, sorumluluğu olağan sebep sorumluluğundan ayırt edilmesini sağlayan gerekçelerden biri sigorta yaptırma zorunluluğudur. Bir diğeri ise zarara uğrayan kişinin direk olarak sigortacıya başvurabilmesidir. Sorumluluğu ileriye dönük yok sayan, ortadan kaldıran, sınırlandıran sözleşmelerin hükümsüz olduğunun kabul edilmesidir⁵².

Sorumluluk normlarının çatışması durumunda “sorumluluğun tekliği ilkesi” uygulanır. KTK’ da TBK’ da ki kusur sorumluluğu ilkesi yerine, özel yasalarda ki sorumluluk türünü benimsendiğinden; teklik ilkesi gereği araç işleten veya işletenin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin hem kusur hem de tehlike sorumluluğu var ise tehlike sorumluluğu uygulanır.

1.3.4. Genel Hükümlere Tabii Zararlardan Doğan Sorumluluk

Trafik kazasından kaynaklanan işletenin sorumluluğu her ne kadar KTK’ nuna tabi olsa da bazı durumlarda TBK genel hükümlerine tabidir. Bu hükümler TBK’ un haksız fillere ilişkin ve akdi sorumluluk hükümleridir⁵³. Bu istisnai durumlar aşağıda yasal sıralamada olduğu gibidir.

1.3.4.1. Araç Zararına İlişkin Sorumluluk

Aracın sahibi ve işleteni aradaki bağ nedeniyle araçta oluşan zararlar için KTK m. 87/I hükmü “*motorlu aracın malik ile işleten arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir*” şeklinde uygulama alanı bulur.

1.3.4.2. Çekilen Araçtan Kaynaklanan Sorumluluk

Karayolundan çekilen motorlu araçların neden olduğu zararların tazmini KTK m.102’inde yer alan , “*Bir römorkun veya yarı römorkun veya çekilen bir aracın sebep*

⁵¹Tandoğan, Batider. s.291.

⁵² KTK.m.111.maddesinde yetersiz veya fahiş anlaşmaların dahi iptal edilebileceği kabul edilmiştir.

⁵³Bolatoğlu, s. 27.

olduğu zarardan dolayı, çekicinin işleteni, motorlu aracı işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulur. Çekilen araçla ilgili olarak sorumluluk genel hükümlere tabidir” hükmüne göre karşılanır.

1.3.4.3. Yarışçılar ve Kendileri İle Birlikte Araçtaki Kişilerin Zararları ile Yarışan Araçların Zararlarından Kaynaklanan Sorumluluk

Düzenlenen yarışlarda yarışçıların ve araçta bulunan kişilerin zarar görmesi halinde KTK m 105/II hükmü dikkate alınır. Yasa maddesi “*Yarışçıların veya onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacakları zararlarla, gösteride kullanılan araçların uğradıkları zararlardan dolayı doğan sorumluluk genel hükümlere tabidir*” şeklinde olduğundan zararın tazmini genel hükümlere tabidir.

1.3.4.4. Zarar Görenin Manevi Tazminat Talebi

Trafik kazası sebebiyle mağdurun; manevi tazminat talebi KTK m. 90.maddede yer almaktadır. Anayasa Mahkemesi, 17.07.2020 tarihinde “Karayolları Trafik Kanunu’nun 90. maddesinin birinci cümlesinde yer alan “...ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda...” ibaresi ile ikinci cümlesindeki “...ve genel şartlarda...” ibaresinin ve 92. maddesinin (i) bendinin” Anayasa’ya aykırı olduğu gerekçesi ile iptaline karar vermiştir. Anayasa Mahkemesi kararını özetle; “genel şartnamenin düzenlenmesi şeklinde idareye verilen geniş takdir yetkisinin kanunilik ölçütü açısından Anayasa 13.ve 48 maddelerine aykırı bulmuş, araç işletenler sorumluluk sigortası ile tam manasıyla korunması gerekirken sigorta şirketinin karşıladığı tazminat ile gerçek zarara denk olan tazminat arasındaki farktan zarar görene karşı sorumlu bulunmaya devam ettiği, zarar görenin sigorta şirketi tarafından karşılanmayan zararı ise araç işletenin mali gücünün zararın karşılanması için kâfi olması durumunda tazmin edilebileceği” şeklinde gerekçelendirmiştir.⁵⁴.

1.3.4.5. Motorsuz Araçlardan Ve Motorlu Bisikletten Kaynaklanan Sorumluluk *Motorlu bisiklet sürücülerinin sorumluluğunun, KTK m. 103’egöre “Motorsuz*

⁵⁴Anayasa Mahkemesi 17.07.2020 tarihinde E.2019/40 numaralı dosyada, Karayolları Trafik Kanunu’nun 90. maddesinin birinci cümlesinde yer alan “...ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda...” ibaresi ile ikinci cümlesindeki “...ve genel şartlarda...” ibaresinin ve 92. maddesinin (i) bendinin Anayasa’ya aykırı olduğuna ve iptaline karar vermiştir.<https://www.anayasa.gov.tr/tr/>.

taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir” şeklinde düzenlendiği görülmektedir.

1.3.4.6. Araç İşletmecisinin, Çalıntı Veya Gasp Edilmiş Olduğunu Bilmesine Rağmen Araçta Bulunan Kimselerin Zararlarından Sorumluluğu

Aracın çalınmış veya zorla alınmış olduğunu bildiği halde, araçta bulunan kişilerin meydana gelen zarardan sorumluluğu KTK m. 107’e göre ayrıntılı ve açık olarak “Bir motorlu aracı çalan veya gasp eden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasp edilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir.” şeklinde düzenlenmiştir.

Aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, genel hükümlere tabidir”.

1.3.4.7. Yolcunun Yanında Bulunan Eşyaları Dışında Olan Taşınan Eşyalardan Doğan Sorumluluk

Araçta taşınmak üzere bulunan eşyalara gelen zararın tazmininin KTK m.87/II’ de, “Zarar görenin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınana eşyanın uğradığı zararlardan dolayı işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu da genel hükümlere tabidir” şeklinde yer almıştır.

1.3.4.8. Aracın Hatır İçin Verildiği Kimselere Karşı İşletenin Sorumluluğu

Taşıma hatır için yapılırken veya aracın kullanımının bu sebepten bir başkasına verilmesi halinde bir trafik kazası meydana gelirse; KTK m. 87’e göre zararın tazmini “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 zararların dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir” şeklinde düzenleme alanı bulur.

Yukarıda ifade edilen genel hükümlerin uygulanması gerektiren sorumluklardan temelinde borç ilişkisi bulunanlara, TBK m. 112 vd. hükümleri veya ilişkiye özel olan hükümler; haksız fiile tabi olanlara TBK m. 49-52 hükümleri uygulanır. Sorumlunun birden fazla olduğu hallerde rücu ve müteselsil sorumluluk TBK m. 61 ve 62 hükümlerine tabidir.

KTK’ nun hükümleri tüm kazalarda oluşan zararlar, kazanın olduğu tüm konumlarda ve tüm motorlu araçların neden olduğu kazalarda uygulanmaz. KTK’ nun da zarar kavramı, zarar gören kimse, yer, motorlu araç şeklinde kısıtlama yapılmıştır.

2.2918 Sayılı Yasanın Yer Açısından Uygulanması

KTK m. 2/II’ e göre aksine hüküm bulunmadıkça yasa “*karayollarında*” uygulanır. KTK m. 3’egöre karayolu “*trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır*”. KTK m. 3’de yer alan kamunun yararlanması sağlanan alanlarda motorlu araçların sebep olduğu zararlar KTK kapsamındadır.

KTK m. 85 maddede sorumluluk açısından aracın işletildiği yerle alakalı sınırlayıcı düzenleme getirilmemiştir. Motorlu araç işletenin kusursuz sorumluluğunun doğmasında kriter, işletildiği alan değil, aracın işletilme vakasıdır. Tehlike sorumluluğundan beklenen maksat değerlendirildiğinde yer bakımından sınırlandırma bulunmaması⁵⁵ gerekir. Dolayısıyla motorlu araç karayolu dışında bir yerde (tarla, bahçe, garaj gibi) zarara yol açsa da işleten KTK gereğince sorumlu tutulmaktadır⁵⁶. Yargıtay’ın aksi bazı kararları mevcuttur. Örneğin tarlada gerçekleşen bir kazada genel hükümlerin, yani TBK hükümlerinin uygulanması gerektiğine kanaat getirmiştir⁵⁷. Diğer taraftan lastik tekerlekli traktörler genellikle karayolunda değil, tarlada kullanılmaktadır ve bunların verdikleri zararlarından da işleten KTK m. 85 gereğince

⁵⁵ **Kılıçoğlu, Ahmet**, 2918 Sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşleten Sorumluluğu BATİDER, Ankara, .12.(2-3), (2.vd.), 1984, s.28; **Karahasan, Mustafa Reşit**, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, Ankara, 1989, s. 742.

⁵⁶ **Tunga, Enis**, KTK 50. Maddesine Göre Araç Sahibinin Sorumluluğunun Olumlu Şartları, Yasa Hukuk Dergisi, Temmuz, 1980, s. 941/985. s. 96.

⁵⁷ Yargıtay, HGK E.2011/499 K.2011/557, T.28.09.2011, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi 05.06.2020).

sorumlu tutulmaktadır ⁵⁸ . Karayolunda seyir halindeki aracın sürücüsünün çeşitli sebeplerle yoldan çıkarak tarlada üçüncü kişiye çarpması halinde KTK hükümlerinin uygulanması problem teşkil etmektedir. İsviçre Karayolları Trafik Kanunu ülkemizdeki mevcut Karayolları Trafik Kanunu'nun kaynağıdır ve konum, yer açısından sınırlayıcı bir madde içermemektedir ⁵⁹ . KTK' nun da bulunan bu sınırlama, birçok yazar tarafından kabul görmediği gibi doktrinde yer sınırlaması olmaksızın KTK m. 85 hükümlerinin uygulanması gerektiği kabul edilmektedir.

Doktrinde KTK' nun yer hususunda uygulama alanının keskin şekilde değerlendirilmemesi gerektiği kabul edilmektedir ⁶⁰ . Sorumluluğun işletme alanıyla daraltılması, tehlike temelinde kusursuz sorumluluğun daraltılması gibi yanlış bir anlam doğurur⁶¹.

Motorlu araçlar KTK da tanımlanmış karayolları dışında da ağır sonuçlar doğurabilecek tehlikeli kazalara neden olabilir. Uygulamada örneğin; araçların performansının denendiği deneme pistleri karayolu olmamasına rağmen oldukça tehlikeli yerlerdir. Alınması gereken kriter işletme tehlikesinin var olmasıdır, aracın nerede işletildiği değildir. Bir örnekle tekrarlamak gerekir ise aracın kara yolundan bir sebeple çıkması neticesinde karayolu sayılmayan bir yerde durarak kaza gerçekleştiğinde bir evin duvarına, bahçesine zarar vermesi halinde zararın doğduğu yeri belirlemek zor olur. Önemli olan husus kaza tehlikesinin araç karayolunda hareket halinde iken oluşmasıdır, sonucun üçüncü şahsa ait bir binada ya da bahçede gerçekleşmesi durumu değiştirmez⁶².

Kanaatimce sorumluluğu aracın karayolunda işletilmesi koşulluna bağlamak, KTK m. 85'in dar yorumlanması anlamına gelir ki, bu da doğru bir yaklaşım olmaz. Zarar görenin korunması amacıyla karayolunda başlayan bir kazada neticenin nerede olduğuna bakılmaksızın KTK hükümleri uygulama alanı bulmalıdır.

⁵⁸ **Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s. 281.

⁵⁹ **Nomer, Haluk**, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İBD, C.LXVI, Sayı, İstanbul, 1992, s.40; **Bolatoğlu**,s.36.

⁶⁰ **Havutçu, Gökyayla**, s. 20, Kılıçoğlu, s. 281.

⁶¹ Yargıtay, HGK 2011/17-499 E.2011/517 K,www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi 05.06.2020).

⁶² **Havutçu/Gökyayla** s. 21.

3. 2918 Sayılı Yasanın Konu Açısından Uygulanması

KTK, motorlu araçların sebep oldukları kazada uygulanır, istinası KTK m.105/V’de yer alan bisiklet yarışlarıdır.KTK m.3 hükmündeki tanıma göre taşıt, “*Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır*”. Makina desteğiyle ilerleyenler “*motorlu taşıt*” makine desteği olmadan ilerleyenlere “*motorsuz taşıt*” denir. KTK’nın birçok hükmünde araç kavramı kullanırken, taşıt kavramı pek az hükümde yer almaktadır. Yasada taşıt ve araç tanımlamaları ile kastedilen, motor gücü ile çalışan, karayolunda işletilen motorlu araçtır. Hukukumuzda çoğunluğun görüşüne göre mekanik gücü ile karada hareket eden araç, motorlu araç olarak kabul edilmiştir⁶³.

Motor gücünün miktarı ve hızı, motorlu bisikletler hariç⁶⁴ motorlu araç olma özelliğini değiştirmez⁶⁵. İnsan veya yük taşınması için üretilmiş olması veya kullanılması, motorlu araç olma özelliğini yitirmesi anlamına gelmez⁶⁶.

Motorlu bisikletler dışında hayvan veya insan tarafından çekilen araçlar KTK m. 85/I hükmü kapsamında değildir⁶⁷.El arabası, fayton gibi makine gücüne bağlı olmayan araçlar KTK’ ya göre motorlu araç değildir⁶⁸. Römorklar motorlu araç olmamalarına rağmen KTK m. 102’e çekilme sırasında verdiği zarardan KTK hükümlerine göre araç işleten sorumlu tutulur.

Motorlu araçların KTK kapsamında olması için karayolunda hareket edebiliyor olması gerekir. Örneğin motosiklet⁶⁹ motorlu araçtır. KTK m. 3’e göre iş makineleri motorlu araçtır. Yasada “*insan, hayvan ve yük taşımada kullanılmayan*” şeklinde belirtilmiş olması traktör ve biçerdöverin bu kapsam dışında kaldığını göstermez, traktör ve biçerdöver yük taşıma işlerinde yardımcı olan motorlu araçlardır. Verdikleri zarardan da işleten KTK kapsamında sorumluluk doğar.

⁶³Nomer, s. 42, Antalya, Genel Hükümler, s. 658.

⁶⁴Yargıtay, 17. HD. 13.06.2013 E. 2012/ 12632, K. 2013/ 8968, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi 06.06.2020).

⁶⁵Nomer, s. 9.

⁶⁶Havutçu/Gökyayla, s. 27.

⁶⁷Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. II.III, Baskı, Ankara 1989, s. 24.1

⁶⁸Eren, Genel Hükümler s. 770.

⁶⁹ Motorlu bisikletlerle motosikletleri birbirinden ayırmak gerekir. KTK m. 3’de tanımlanan motorlu bisikletlerin verdikleri zararlardan sorumluluk, İsviçre Sv.gm. 70’e paralel bir hüküm içeren KTK m. 103 gereğince TBK’nın genel hükümlerine tabidir.

Karayolunda hareket edemeyen havayolu, deniz yolu motorlu araçların sebep olduğu zararlardan ötürü KTK hükümleri uygulanmaz. Karayolunda hareket etmeyen araçlara; tescil belgesi alınıp alınmamasının, trafik sigortasının yapılabilir olup olmamasının hiçbir önemi yoktur⁷⁰. Ancak suda ve havada hareket kabiliyeti olan araçların karada da işletilebiliyor olması halinde karada verdikleri zararlar KTK kapsamındadır⁷¹.

Havada veya suda hareket eden işletilen araçların karada neticelenen kaza sebebiyle zararın tazmini KTK hükümlerine göre sorumluluk içermez⁷². Trolleybüsler otobüsler gibi raydan da bağımsız hareket ettiklerinden motorlu araç sayılırlar⁷³.

Tramvayların sebep olduğu kazalardaki sorumluluk tartışmalara neden olmuştur. Görüşlerden birine göre; Tramvay “tekerlekli raylar üzerinde hareket eden” şeklinde tanımlandığından aracın ray üzerinde hareket edebiliyor olması karayolu üzerinde hareket edebilen bir motorlu araç olduğunu göstermemektedir⁷⁴. Ayrıca KTK’ da yer alan tehlike sorumluluğu istisna olduğu düşünülerek kanunun kapsamı mukayese yoluyla genişletilemediğinden verdikleri zararlardan tramvay sahiplerinin TBK’ da yer alan inşaa eseri sahibi gibi sorumlu tutulması mümkündür. Sonuç olarak tramvayların karayolunda hareket ettikleri fikri kabul görmediğinden sorumluluk açısından KTK hükümleri uygulanmaz⁷⁵.

Diğer görüş ise; tramvayların yaptıkları kazalardan doğan zararlar sebebiyle sorumluluğu için KTK hükümlerinin uygulanması gerektiği savunulmuştur⁷⁶. Bu görüşe göre tramvayların, rayların karayolu üzerinde döşenmiş olduğu dolayısıyla bu araçların karayolu üzerinde hareket ettiği kanaati olduğundan KTK hükümlerinin uygulanması gerektiği kabul edilmiştir. Yasa koyucu tarafından KTK 3.maddesinde trolleybüsü otobüs sınıfına sokulduğu görülmektedir. Trolleybüslerin havai elektrik tellerine bağlı

⁷⁰ **Oftinger, Karl**, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd.I, Allg. Teil, 4.A., Zürich 1975; Bd. II/1. Besonderer Teil, 2. A. Zurich. 1960; Bd. II/2, 3.A; Zurich. 1972; **Eren**, Genel Hükümler, s.702.

⁷¹ **Eren**, Araç İşleten, S.1-4, s. 242.; **Karahasan, Mustafa Reşit**, Sorumluluk Hukuku, İstanbul 1995, s.783; **Nomer**, . s.43.

⁷² **Eren**, Araç İşleten, S.1-4. s.242, : **Karahasan**, Sorumluluk Hukuku, s.783.

⁷³ **Eren**, Genel Hükümler, s.771.

⁷⁴ **Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s.496.

⁷⁵ **Kılıçoğlu**, BATİDER, s. 22.

⁷⁶ **Karahasan, Mustafa Reşit** Tazminat Davaları, İstanbul, 1976, s. 210, ; **Tandoğan**, Kusura Dayanmayan, s.239.

olarak hareket edebildiklerinden tramvayların ray unsuruna yoğunlaşmadan KTK da düzenlenen sorumluluk sistemi içerisinde olduğu düşünülmelidir⁷⁷.

KTK hükümlerine uygun olan bir aracın motorlu araç olarak kabul edilmesi için, bunlar dışında ayrıca yetkili trafik organlarınca trafiğe çıkma izninin verilmesi, sigortalanmış olması gibi başka şartlar aranmaz. Ayrıca imalatı tamamlanmış, işletmeye hazır olan aracın fabrikada veya galeride bulunması da işletenin KTK gereğince sorumlu tutulmasına engel değildir⁷⁸. Trenlerin hemzemin geçitlerdeki hukuki sorumluluğu doktrinde çoğunluğa göre⁷⁹ motorlu araç gibi değerlendirilmese de Yargıtay karşı görüştedir⁸⁰.

4. Kanunda Yer Almayan Motorlu Araçlar

Araçların Satış Devir Ve Tescil Hizmetlerinin Yürütülmesi Hakkında Yönetmeliği 3.maddesinde; “bisiklet” ve “motosiklet” motorlu bisiklet (Moped)” tanımlanmıştır.

Motor gücü ve hızı az olan motorlu bisikletler tehlike sorumluluğunu doğuracak ölçüde bir zarar veremeyeceklerinden zararın tazmini açısından KTK hükümlerinin uygulanması mümkün değildir. Motosikletlerin hız limiti motorlu bisikletler gibi az olmadığından motosikletlerin kullanımında tehlikeli sonucun oluşması muhtemeldir, bu nedenle motosikletlerin göre sorumlulukları doğmaktadır⁸¹. Netice itibari ile sorumluluk açısından genel hükümlere tabi olan motorlu bisikletin karıştığı bir kazada motorlu bisikletin hızının 50 km hızın üstünde olduğunu, dolayısı ile sorumluluğun KTK kapsamında olduğunu ileri süren tarafın iddiasını ispat etmesi gerekmektedir.

Araçların Satış, Devir Ve Tescil Hizmetlerinin Yürütülmesi Hakkında Yönetmeliğinde; motorsuz taşıtların tesciline ilişkin, 21.madde ‘(1) Kanunun 22nci maddesi birinci fıkrasının (d) bendi uyarınca gerekli görülmesi halinde belediyelerce tescili yapılacak motorsuz taşıtlar için neler uygulanacağı düzenlenmiştir.

⁷⁷Eren, Genel Hükümler, s.772.

⁷⁸Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.497.

⁷⁹Eren, Genel Hükümler, s.772; Bolatoğlu, s. 40; Karahasan, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, s. 740; Karşı yönde: Aşçıoğlu, Çetin, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları, Ankara 1989, s. 45.

⁸⁰Yargıtay 19. HD. 17.05.1993 E. 1993/3224, K. 1993/3814, <http://www.yargitay.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 06.06.2020).

⁸¹Yargıtay 11. HD, E.2016/7616 K. 2019/3654, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 06.06.2020)

Elektrikli bisiklet ve e-scooter' ın karayollarında ki kullanımına ilişkin henüz yürürlüğe girmiş yasa hükmü bulunmamaktadır. Ulaştırma ve alt yapı bakanlığının resmi web sitesinde yayınladığı habere göre elektrikli bisikletler, e – scooterlar gibi mikro ulaşım sistemlerinin kullanım alanlarına yönelik yasal düzenleme yapılacağı bildirilmiştir.⁸²

Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik şubesine ve sisteme kayıt, tescil edilme zorunluluğu olmayan araçlar vardır. Havalimanlarında apron bölgesi gibi belirli yerlerde kullanılan motorlu taşıtlar karayoluna çıkmadıkları için trafik denetimine girmediklerinden trafik şube kayıtlarına ve sisteme kayıt ve tescili zorunlu olmadığı gibi bir kanı oluşabilir. Ancak bu taşıtlara tip onayı belgesi, uygunluk belgesi verildiğinden, Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 28. maddesi uyarınca bu taşıtların trafik şube kayıtlarına ve sisteme kayıt, tescili zorunludur.

ATV'lerin (AllTerrainVehicle) motosiklet türü araçlar 'On road' ve 'Offroad' olmak üzere genellikle iki şekilde karşımıza çıkmaktadır. 'On road' olan araçların trafik şube müdürlüklerinde ve sistemde kaydı ve tescilli zorunludur, bu araçlar karayolunda trafiğe çıkabilmektedir. 'Offroad' olan araçlar trafiğe çıkamamaktadır, ormanlık alanlarda, sahillerde, dağlık alanlar gibi karayolundan bağımsız trafiğe kapalı yerlerde kullanılmaktadır. ATV cinsi araçlar eğer "Offroad" araç olarak kullanılıyor ise TSE tarafından muafiyet belgesi verilmesi halinde araç tipi onay belgesine ihtiyaç duyulmadığı kayda ve tescile tabi olmadığı, aksi ise kayda ve tescile tabi olduğu anlaşılmaktadır⁸³.

⁸² <https://www.uab.gov.tr/haberler/elektrikli-bisiklet-ve-e-scooter-yonetmeligi-ortak-akilla-olusturulacak>, (Erişim Tarihi: 29.11.2020).

⁸³ Gelir idaresi Başkanlığı, 84974990-135[KDV4-I-1-2017/3]-261200 sayılı 09.07.2018 tarihli özelge, <https://www.gib.gov.tr/870333199019-gtip-numarali-tasitin-4760-sayili-ozel-tuketim-vergisi-kanununa-ekli-ii-sayili-liste>.

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE ZARARDAN SORUMLU OLAN KİŞİLER

1.Motorlu Araç İşleten Kavramı

1.2.Araç İşleten Sıfatı

Kanun koyucu 6085 sayılı yasada “kullanan” daha sonra 232 sayılı yasa ile değişiklik yapılarak “*araç sahibi*” kavramlarını kullanmıştır

¹. Bazı yazarlar tarafından her iki kavramın da sorumlu kişiyi tanımlama noktasında tatmin edici olmadığı kabul edilmiştir².

Önceki KTK m 50 “*araç sahibi*” kavramı ile sorumlu kişiyi nitelendirmiştir. Yargıtay, kanunda bahsi geçen araç sahibinin, trafik sicilinde ya da sigorta poliçesinde kayıtlı kimse değil; aracı fiilen kullanan, kullanımdan fayda sağlayan kişi olduğu kabul etmiştir³.

KTK m.3’de araç işleten kavramı “*araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır*” şeklinde net bir şekilde tanımlanmıştır. Araç işleten kavramı Türk hukukuna söz konusu madde ile girmiştir.

1.2.1. Araç İşleten Kişiler

KTK 85. maddesinde motorlu aracın işletilmesi birinin ölümüne veya yaralanmasına neden olmuşsa işleten kişi ortaya çıkan zararı tazmin etme sorumluluğu doğmaktadır.

¹Tandoğan, Kusura Dayanmayan, s. 222-231; Adal, s. 73-76.

²Adal, s.73.

³Karahasan, Tazminat Davaları, s. 382; HGK. T.3.2.1984,E.1961/44, K.1984/98, Yasa Hukuk Dergisi Mart 984. No:3, s. 387.

Araç işletenin kim olduğunun tespiti noktasında kanun koyucu şekli ve maddi ölçü kullanmıştır⁴. Doktrinde de aynı ölçü baz alınmıştır. Şekli ölçüye göre araç işleten, sigorta poliçesinde veya trafik tescil belgesinde yazılı kimsedir⁵.

Araçların satış, devir ve tescil hizmetlerinin yürütülmesi hakkında yönetmeliğinin 3.maddesi 3. bendinde ‘ARTES: Türkiye Noterler Birliğine ait Araç Sicil ve Tescil Sistemini ifade eder.’ şeklindedir. Aynı yönetmeliğin 10.maddesine göre araçların tescil işlemleri yapılır. Anılan yönetmeliğin aynı maddesi 4.bendinde işleten kavramı tanımlanmıştır. Araçların sistemetescili zorunlu olduğundan tescili silinmiş yahut hiç tescil edilmemiş araçlarda satış belgesinde adı geçen kimse işletendir. Ancak şekli ölçünün daima araç işleteni belirlemede mutlak sonuç vermeyeceği aşîkârdır⁶.

Maddi ölçüye göre, işleten araçtan tasarruf eden ve aracı fiili olarak hâkimiyetinde tutan kişidir. İşleten kişi bu ölçüye göre araçtan ekonomik fayda sağlandığından ve araç üzerinde fiili olarak hâkimiyeti olduğundan bu kişi araçtan faydalanmakta aracın çeşitli giderlerini karşılamakta ve kullanımı konusunda söz hakkına sahiptir⁷.

Kanun koyucu KTK m.3’de her ne kadar şekli bir tanımlama yapmış ise de aynı maddenin ikinci cümlesinde “...ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır” şeklinde ifade edilmek suretiyle maddi ölçüyü kabul etmiştir⁸. Aracın sebep olduğu tehlikeli sonuçları kabul ederek, aracın masraflarını üstlenerek fayda sağlayan araç üzerinde fiili tasarrufu bulunan kimseyi işleten kabul eden maddi ölçüyü Yargıtay da benimsemiştir⁹.

⁴Eren, Genel Hükümler, s.705; Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.477.

⁵ Özsunay, Ergun, Trafik hukukunda Zarar Giderimi Sorumlusu Olarak “İşleten”, (Araç Sahibi) Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar, Batider, 6.1 s.88 vd.; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, Genel Hükümler, s.529. vd.

⁶ Yargıtay, HGK.2012/4-1069 E,2013/379 K,20.03.2013.www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 06.06.2020).

⁷Deschenaux, Henri/ Tercier, Pierre Sorumluluk Hukuku, Ankara, 1983, (Çeviren: Salim Özdemir) s. 119’dan aktaran; Eren, Genel Hükümler s.706; Yılmaz, Hamdi, Karayolları Trafik Kanununa Göre Zararın Paylaştırılması, Ankara,1995. s.50.

⁸Havutçu/ Gökyayla, s. 40.

⁹Yargıtay, 17. Hukuk Dairesi’nin E.2018/594, K.2019/12532 26.12.2019, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi 07.06.2020).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 3.maddesinin ikinci cümlesinde geçen araç işleten haricinde kimselerin de araç işletenle aynı şekilde zarardan sorumlu olduğu sabittir. Araç işleten kavramı; KTK’ da gerçek ve farazi araç işleten olarak ikiye ayrılır. Aracı kendi adına işleten kişilere gerçek, aracı işleten gibi sorumlu olan bazı kişilere ise farazi işleten denir¹⁰.

1.2.1.1. Gerçek İşleten

KTK m. 3 ile yasa gerçek işleten kavramında maddi ölçüyü esas almıştır. Kişinin gerçek işleten olarak kabul edilmesi için araç üzerinde fiili tasarrufta bulunabilmesi ve tehlikenin sonuçlarını üstüne alarak kendi adına işletebilmesi gerekmektedir¹¹.

Motorlu taşıttan yararlanan ve giderlerine katlanan kimse aracın kendi hesabına çalıştığını ve tehlikesinin kendisine ait olduğunu kabul etmiş sayılmaktadır. Yararlanmak maddi de olabilir manevi de olabilir. Burada önemli olan aracın işletilmesinden menfaat sağlanmış olmasıdır¹². Aracın bakımını yaptıran, eksiklerini tamamlayan, tamirini üstlenen, gözetim masrafını karşılayan kişiye giderlere katlanan kimse diyebiliriz. Kanun koyucu “ait” ifadesiyle, tehlike sorumluluğuna işaret etmemiş, aracın bozulması veya parçalanması halinde üstlenilen sorumluluğu kastetmiştir¹³.

Aracın kullanımı, gözetimi, bakımı ve sair konularda söz hakkı sahibi olan kararlar verebilen kişinin, o araç üzerinde fiili tasarrufu bulunmaktadır. Aracın güvenliğinden, işletilmeye uygun olmasından sorumlu olan zararın oluşmaması için hareket eden kişi işletendir.

Gerçek işletenin de aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait işletmesi ve fiili tasarruf yetkisinin olması gerekmektedir. Bu unsurların tamamının birlikte olması önemlidir. Sadece birinin olmasının bir önemi yoktur¹⁴.

¹⁰Kılıçoğlu, Genel Hükümler s. 478; Eren, Genel Hükümler, s. 706.

¹¹Yılmaz, Zararın Paylaştırılması,.s. 61.

¹²Nomer, s. 49.

¹³Eren, Genel Hükümler s. 705; Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s.17.

¹⁴Yargıtay 17. HD, E.2017/1932 K.2019/11040 25.11.2019; www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 09.06.2020).

Bir aracın satışı yapılmış ise, artık araç üzerindeki fiili hâkimiyet ve ekonomik ilişkinin kurulduğu kişi değişmiştir. Kaldı ki satış geçerli bir satış olmasa da yahut trafik tescil kayıtlarında henüz değişiklik yapılmamış olsa dahi, aracın alıcıya teslimi ile doğacak olan zararlardan sorumluluk araç alıcısına geçmiştir¹⁵. Karayolu Trafik Kanununa göre, aracın maliki, tescil işlemi ile değil, noterde yapılan satış işlemi ve zilyetliğin devri ile değişir¹⁶.

Yaşanan bir trafik kazasında kaza öncesi ve sonrası işletenin farklı kişiler olması sonucu değiştirmez sorumluluk kaza anında kim işleten sıfatına sahip ise o kişidir¹⁷. Anayasa Mahkemesi 2001/343 E. 2002/41 K.27.03.2002 tarihli kararında; 2.9.1971 günlü, 1479 sayılı "Esnaf ve Sanatkârlar ve Diğer Bağımsız Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu'nun 63. maddesinin 3396 sayılı Yasa ile değiştirilen ikinci fıkrasında yer alan "..araç sahiplerine ..." ibaresinin, Anayasa'ya aykırı olduğuna ve iptaline hükmedilmiştir. Karar tahlil edildiğinde; temeldeki hukuki problemin iki ayrı özel yasa olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasası'nın 3. maddesinin son cümlesi ile 1479 sayılı Yasa'nın 63. maddesi içeriğinin birbiriyle çelişmiş olmasıdır.

Yaşanan kazalarda önemli olan işletenin hukuki niteliğini saptamaktadır. İşleten kelimesi 2918 sayılı Kanunda bir terim olarak yer almıştır.232 sayılı Kanunla araç sahibi kavramını içermiştir. Bu terimlerin yeterli sonuca ulaşılmasına elverişli olmadığından şekli ve maddi ölçü kıstası kullanılmıştır. Şekli ölçüye göre aracın trafiğe çıkışını sağlayan trafik belgesinde, vergi kaydında adı yazan işletendir.¹⁸ Maddi ölçüye göre araçtan yararlanma ve araç üzerinde fiili hakimiyet baz alınır. Kimin malik olduğu hususunda tescil belgesi delil işlevi niteliğindedir.

Kanunun 3. maddesinde; "araç sahibine araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir." şeklinde tanımlanmıştır. Tescili yapılan aracın devri ancak noterden sözleşme ile yapılabilir, noter ertesi gün tescilin sağlanması için durumu bildirir bu süreçte bir kaza gerçekleştiğinde aracın kim yararına kullanıldığı göz önünde tutularak sorumlu kişinin

¹⁵Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, s.66.

¹⁶Eren, Genel Hükümler.706., Kılıçoğlu, s.479.

¹⁷Yılmaz, s. Zararın Paylaştırılması, s.64; Karşı yönde ; Nomer, s. 49.

¹⁸Kılıçoğlu, Batider s. 2-3.

tespiti yapılabilecektir.¹⁹ Noterlerde gerçekleşen satış ve devir işlemi sonrasında yapılan tescil işlemi mülkiyet karinesi oluşturur²⁰.

Bazı kimseler 3. kişilere karşı danışıklı; mal kaçırmak için aracı başkasına devretmek, rehin etmek, kiralamak gibi işlemler yapabilirler. İşte Kanun 3. maddesi ile; zarar görenler ispat yöntemiyle bu kişileri tespit edebilmektedir, Yasa bu kimselere teknik olarak işleten sıfatı kazandırmasa da işleten gibi sorumlu olmalarına neden olur.

KTK çerçevesinde işleten tanımında fiil ehliyeti zorunlu bir unsur olmadığından, fiil ehliyeti olmayan kişide işleten sıfatına sahip olabilmektedir²¹. Fiil ehliyeti olmayan kişiler kusursuz sorumluluğun varlığının aranması halinde sorumluluk altına girerler oysa ki kusurlu sorumluluğun varlığının aranması halinde kişide ayırt etme gücünün bulunması gerekmektedir.

Müteselsil sorumluluk açısından mirasçılarda da olduğu gibi birlikte işleten sıfatı olabilir, araç birlikte işletiliyor ise araç kaydında kimin adının yazdığının bir önemi yoktur kişiler zarardan birlikte sorumludur²².

Bir kimsenin aracı işleten kişi olup olmadığını tespit ederken sicil kayıtlarında aracın maliki görülmesine rağmen, uzun süreli olarak kiralanmış, araç mülkiyeti muhafaza kaydıyla satılmış, ariyet veya rehin verilmişse araç maliki değil, aracı satın alan, kiralayan, ariyet veya rehin alan kişinin sorumluluğu doğmaktadır²³.

KTK m 3.de araç işleten sayılan kişiler belirlenmiştir.

1.2.1.1.1.Araç Sahibi

KTK m.3’de araç sahibi “*araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişi*” şeklinde tanımlanmıştır. İşleten ve sorumluluğu denildiğinde önce araç sahibi akla gelmektedir ²⁴ . Gerçekten araç

¹⁹Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.479.

²⁰Özsunay,Batider, s.1, 83-110.

²¹Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, s. 66.

²²Özsunay, Batider,s. 97; Aşçıoğlu, Tazminat Davaları. s. 16.

²³Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.478.

²⁴Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 478; Eren, Genel Hükümler, s. 706.

üzerindeki tasarruf kudretiyle kullanma hakkının hayat tecrübelerine göre, çoğu zaman doğrudan doğruya araç sahibinde bulunduğu görülmektedir²⁵.

Araç sahibi, kural olarak işleyen olsa da, bazı durumlarda araç sahibinin işleyen olmaması mümkündür²⁶.

KTK' da araç sahibinin belirlenmesinde sicil kayıtları güçlü delil niteliğindedir. Yargıtay'a göre trafik sicilinde yapılan işlem inşai olmamakla izharı niteliktedir²⁷. Trafik Şube Müdürlükleri'nde tescil işleminin zorunluluğu KTK m.20/a-1'da yer almıştır. Aynı yasa maddesinde; trafik siciline tescil edilmiş araçların devir, satış ve sair işlemleri noterlerde yapılması geçerlilik koşuluna bağlanmıştır²⁸. Motorlu araçların mülkiyetinin devri ile ilgili trafik siciline işlenen kayıtlara ilişkin KTK' nun da bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda sicil kayıtlarına güvenerek hareket eden iyiniyetli kişinin iktisabının korunduğu söylenemez. Yargıtay kararlarında trafik siciline güven ilkesi bulunmadığını kabul etmiştir²⁹.

Araçların devir şekli gayrimenkullerin devrine benziyor olsa da epey farklılık göstermektedir.³⁰ Yasalarda ki istisnai durumlar haricinde taşınmaz mülkiyeti tescil ile geçer tapu sicil müdürlüğünde yapılan tescil işlemi kurucu niteliktedir. Tapu sicil müdürlüğünde yapılan tescil işlemi tasarruf işlemidir, mülkiyetin devrini sağlar. Taşınır mallarda mülkiyetin nakli için borçlandırııcı olan; satım, bağışlama gibi işlemi izleyen zilyetliğin devri gibi tasarruf işleminin yapılması gerekir. Tasarruf işlemi eşyanın teslimi ya da eşyanın alıcının eylem egemenliğine bırakılması gibi dolaysız zilyet halinde de olabilir. Zilyetliğin nakli sırasında ayrıca aralarında aynı sözleşme var olmalıdır. Anlaşılacağı üzere tasarruf işleminin unsurları aynı sözleşme ve zilyetliğin devridir. Tarafların zilyetliğin devrini farklı maksatla yapmaları, yani mülkiyetin devri

²⁵Özsunay, BATİDER, s. 98.

²⁶Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 480; Eren, Genel Hükümle, s. 706.

²⁷ Yargıtay 17. HD, E.2016/6167 K.2019/1692 19.02.2019; www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 09.06.2020).

²⁸Bolatoğlu, s. 56; Eren, Araç İşleyen s.179.

²⁹ Yargıtay 17. HD, E.2010/8809 K.2011/6166 14.06.2011; http:// www.hukuki.net, (Erişim Tarihi: 10.06.2020).

³⁰ Krş. Öz, Yasin, Karayolu Taşıtlarında Mülkiyetin Devri, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), İstanbul, 2002, s. 3 vd.

konusunda sözleşmiş olmamaları durumunda zilyetliğin devrine rağmen mülkiyet alıcıya geçmeyecek, sadece zilyetlik devir edilmiş olacaktır³¹.

Araç sahibi olması kişiyi işleten yapmaz. Aracın maliki işleten olamadığını her türlü delil ile ispatlayabilir. Ancak işleten tarafların hangisi olduğu noktasında tereddüt olursa işletenin araç sahibi olduğunun kabulü gerekir³². Tehlike sorumluluğunun neticesi olarak zarar gören aracın sicilde gözükenin aksine gerçek sahibini araştırmak zorunda değildir³³.

Motorlu araç kamuya ait olduğunda gerçek işleten kamu kurum ve kuruluşlarıdır. Bazı kamu araçları da meydana gelen trafik kazalarında zarar neden olmaktadır. KTK m. 106 hükmü zararın karşılanması noktasında kamu kurum ve kuruluşların sorumluluğuna işaret etmiştir. Yasa maddesine göre, kamu araçlarının verdikleri zararlar sebebiyle olan tazminat davaları adli yargının görev alanına girmektedir³⁴.

Trafik sigorta poliçesi genelde araç maliki dolaylı olarak ta gerçek işleten ismine düzenlenir³⁵. Adına zorunlu motorlu araçlar sorumluluk sigorta poliçesi düzenlenen kişi işleten sayılmıştır³⁶. Ancak, ismine her poliçe düzenlenen kimse işleten sıfatına sahip değildir. KTK m.9/1'e göre her araç için trafiğe çıkmadan trafik sigortası düzenlenmesi gerekir. KTK m. 91'e göre sigorta poliçesi düzenlenen araç maliki, poliçe süresi içerisinde aracı başka birine devretmiş olabilir. Karayolları Trafik Kanunu'nun 94. maddesinin 1. fıkrasına göre, devir işlemini sigortacıya bildirmesi gerekmektedir. Bu durumda, adına poliçe düzenlen kimse değil, aracı egemenliği altında tutan kişi, işleten sayılır. Sigorta işleteni değil, araç sahibini takip eder kuralı geçerlidir³⁷.

³¹**Kurt, Ekrem**, Motorlu Araç Mülkiyetinin Devri, Tescili ve Harici Devirler, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/179478> (Erişim Tarihi:12.11.2020)

³² Yargıtay, 4. H.D, E.2018/1393 K.2019/5308 T.14.11.2019; www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 09.06.2020).

³³**Yılmaz**, Zararın Paylaştırılması s. 55.

³⁴ Yargıtay, 4. H.D, E.2019/3164 K.2020/125 T.16.01.2020;www.yargitay.gov.tr, (Erişim.Tarihi:07.08.2020).

³⁵**Eren**, Genel Hükümler s.708.

³⁶**Özsunay**, Batider, s. 88 vd.;**Tekinay / Akman / Burcuoğlu / Altop**, Genel Hükümler. s. 712 vd.; Aziz Serkan Arslan, TBB Dergisi Sayı 88,2010 s.203.<http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2010-88-596> (Erişim Tarihi: 14.10.2020).

³⁷**Eren**, Genel Hükümler s.708.

1.2.1.1.2.Araç Sahibi Dışındaki İşletenler

İşletenin tanımının yapıldığı KTK m 3’de aracın sahibi dışındaki işletenler sınırlandırılmamıştır. Bu sonuca, ilgili maddenin lafzından ulaşılabilir. Zira Kanun maddesinde ‘gibi’ kelimesinin kullanılması işletenlerin yasa ile sınırlanmadığını göstermektedir³⁸.

KTK’ nda araç sahibi dışında işleten kişiler sayılmıştır

1.2.1.1.3.Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Araç Satın Alan Kişiler

Mülkiyet hakkı saklı tutularak, motorlu araç noterde yapılan satış ile özel sicile kayıt edilmiş ise araç işleten aracı koşulla satın alan kişidir. Bu sözleşmede satan kişi her ne kadar mülkiyet hakkını alıkoymuş ise de aracın alıcıya teslimi ile satan kişinin araç üzerinde hâkimiyeti kalmamıştır. Başkasının gerçek işleten olduğunu iddia eden, bunu her türlü delille ispatlayabilir³⁹.

TMK m. 764 gereği mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satışın motorlu araçların tüm devir işlemlerinde olduğu gibi devralanın yerleşim yeri noterliğinde yapılması gerekmektedir.KTK m.20-/f ’na göre yapılan satış işleminin trafik siciline bildirilmesi gerekmektedir ⁴⁰ . Devralanın yerleşim yeri noterinde gerekli şerhin düşülmemesi nedeniyle mülkiyeti muhafaza kaydının geçerli olmadığı hallerde tarafların iradelerini bu alım satım sözleşmesinin adi taksitli satım olarak kabulü, dolayısıyla alıcıyı işleten sıfatıyla sorumlu tutma yönünde Yargıtay kararları mevcuttur⁴¹.

KTK m. 3’de yapılan işleten tanımlamasında “*işleten sayılır*” denilmiştir. Yani işleten sıfatında bir varsayım söz konusudur. Bu durum varsayımın aksinin ispat edilebileceğine işaret etmektedir⁴².

³⁸ **Bolatoğlu**, Araç İşleten Sorumluluğu, s.68.

³⁹ **Kılıçoğlu**, BATİDER, s. 9.

⁴⁰ **Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s.481; **Oğuzman Kemal/Öz Turgut**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt.II İstanbul .Vedat Kitapçılık. 13.Baskı. 2017. s.206.vd.

⁴¹ Yargıtay,4. HD, E. 9039/6402 11.5.1978. Sayılı Kararı (YKD, 197, No:4, s. 480-481).

⁴² **Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s.481.

1.2.1.1.4. Motorlu Aracı Uzun Süre Kiralayan Kişiler

Kira sözleşmesinin tanımı TBK m. 299’de “*kiraya verenin bir şeyin kullanılmasını veya kullanmayla birlikte ondan yararlanılmasını kiracıya bırakmayı, kiracının da buna karşılık kararlaştırılan kira bedelini ödemeyi üstlendiği sözleşmedir*” şeklinde yapılmıştır. Motorlu araçlar açısından bu kira sözleşmesinin süresi işleten sıfatı açısından önem arz etmektedir. KTK m.3’e göre; uzun süreli aracı kiralayan kiracı işleten sayılmakta iken sürenin ne kadar olduğu öngörülmemiştir. Uzun olarak belirlenmiş olan sürenin ölçütü konusunda doktrin ve Yargıtay görüşleri değerlendirilmelidir⁴³.

Motorlu aracın taşınır olması nedeniyle TBK m. 330’ da yer alan taşınır kiralardaki üç günlük feshi ihbar süresi uygulanır. Doktrindeki baskın görüşe göre, TBK’ nun bu maddesinden hareketle üç gün ya da daha fazla süreli motorlu araca ilişkin kira sözleşmeleri uzun sayılmaktadır⁴⁴. Diğer bir görüşe göre, her somut olayda kendi içindeki özelliklere, kiralamadaki amaca göre bir süre sınırı koymadan “*işleten*” sıfatının sorumluluklarını üstlenmesine neden olacak kadar uzun sürenin ne olduğu değerlendirilmelidir⁴⁵.

Yargıtay, motorlu araç kiralamaındaki “*uzun süre*” teriminin ölçüsünü belirli bir zaman aralığıyla sınırlamanın, kazalarda zarar gören kişilerin korunması maksadıyla gelişmiş tehlike sorumluluğunun mantığı ile çeliştiğinden, süredeki ölçünün her olaya göre farklı değerlendirilmesi gerektiği görüşündedir⁴⁶. Zarar görenlerin açmış olduğu tazminat davalarında dikkate alınıp araştırılması gereken, aracın kiracısının işleten sıfatına sahip olup olmaması değil, araçtan ekonomik yararı olup olmaması ve araç üzerinde fiili hâkimiyetinin olup olmamasıdır. Kaldı ki yedi günlük araç kiralama sözleşmesi olan bir vakadaki dava dosyasında kiralama işlemini uzun süreli kabul

⁴³ **Aşçıoğlu**, Cezai Sorumlulukları s. 50; **Tunç, Ramazan**, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Gerçek İşleten Kavramı, Yargıtay Dergisi, No:26,(1-2) s. 243.

⁴⁴ **Eren**, Genel Hükümler s.707; **Antalya**, Genel Hükümler s. 655; **Havutçu/ Gökyayla**. s.45.

⁴⁵ Yargıtay 4.HD 1950/6115 (YKD 1988, C. XIV, S.10 s. 1361-1363) T.16.6.1988. Bir yabancı turiste yedi günlüğüne kiraya verilen motorlu aracın neden olduğu trafik kazası nedeniyle açılan davada uzun süre kavramını üç günlük zaman suresiyle sınırlayan görüşü kabul etmeyerek aracın maliki olan ve kiralık araç pazarlayan şirketin işleten sıfatıyla sorumlu tutulmasına karar vermiştir.

⁴⁶ Yargıtay 17. H.D, E.2016/17488 K.2019/6928 28.05.2019; www.yargitay.gov.tr, (Erişim.Tarihi:09.06.2020).

etmemiştir ⁴⁷ . Fakat “Yargıtay 4.H.D.E.2004/7697 K.2005/1387.17.02.2005” tarihli kararında bir yıllık kira sözleşmesini diğer unsurların varlığı ile uzun süreli kira sözleşmesi olarak kabul etmiştir.

Ancak yukarıda bahsedildiği gibi işleten sıfatının tespitinde kira sözleşmesinin uzunluğu için süre net olmadığı gibi, Yargıtay’ın kıstası süreden ziyade araçtan ekonomik faydayı kimin gördüğü ve kimin fiili hakimiyetinde olduğudur. Yakın dönemde Yargıtay 4.HD. E.2018/2045, K.6065 T.17.12.2019 tarihli kararında “*KTK' nun 3. maddesi gereği, uzun süreli kiralamanın bulunduğu durumlarda, aracı kiralayan işleten sıfatı kazanmakla birlikte; adi yazılı belge biçiminde düzenlenen kiralama sözleşmesinin her zaman düzenlenmesi mümkün olduğu için, sadece sözleşmeye dayalı olarak işleten sıfatının belirlenmesi hatalı sonuçlara yol açabilecektir. Bu nedenle öncelikle; davalılar arasında akdedilen oto kira sözleşmesinin dosya içerisine alınarak aracın sözleşme gereği davalı kiracıya fiilen teslim edilip edilmediği, zilyetliğinin davalı kiracıya geçip geçmediği, sözleşme gereği kira bedellerinin kiraya veren araç malikine ödenip ödenmediği gibi hususlar da araştırılıp, kira sözleşmesinin sıhhati ve işleten değişikliğinin gerçekleşip gerçekleşmediğinin belirlenmesi gerekmektedir. Şu halde mahkemece, davalı ...Turizm Tic. Ltd. Şti' nin ticari defter ve kayıtları üzerinde inceleme yaptırılarak, sözleşme gereği kira bedellerinin davalı araç malikine ödenip ödenmediğinin saptanması; davalı şirket kayıtlarında yapılacak incelemeyle, kazayı yapan aracın kiracıya fiilen teslim edilip edilmediği hususunun tespiti; kira ilişkisi varsa bunun uzun süreli olup olmadığının belirlenmesi; bundan sonra KTK 'nun 3. maddesiyle 85 vd. maddeleri birlikte değerlendirilmek suretiyle, davalı... Turizm Tic. Ltd. Şti' nin hukuki durumunun takdir ve tayini gerekirken, eksik incelemeyle, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, bu durum kararın bozulmasını gerektirmiştir.*” şeklinde hüküm vererek, işleten sıfatının tespitinde her zaman düzenlenebilir adi yazılı kira sözleşmesinin varlığının dışında araç malikine kira bedelinin ödenip ödenmediğinin defter kayıtları ile tespiti, aracın kiracıya fiilen teslim edilip edilmediğinin belirlenmesi, gerçek bir kira ilişkisi var ise bunun uzun süreli olup olmadığının belirlenmesi yoluna gidilmesi gerektiğini netleştirmiştir.

⁴⁷ Yargıtay, 17.H.D. E.2016/4117, K.2019/2384 04.03.2019;www.yargitay.gov.tr, (Erişim.Tarihi09.06.2020), Aynı yönde Yargıtay 4. HD, E.1998/1950, K.1998/6115, 16.06.1988.www.yargitay.gov.tr, (Erişim.Tarihi:09.06.2020).

Yargıtay 17.H.D.E.2017/2828, K.2019/10433, T.11.11.2019 tarihli kararında; işletenin kim olduğunun belirlenmesinde sözleşmenin vergi dairesi ve maliyeye bildirilip bildirilmediğinin ve ticari defter kayıtlarının araştırılması gerektiği sonucuna ulaşmıştır.

Yargıtay 17.HD. E.2017/1932, K.2019/11040, 25.11.2019 tarihli kararında da işleten sıfatının belirlenmesinde sürücü ile şirket arasında işçi işveren ilişkisi olup olmadığının ve kazanın olduğu taşınmazın şirkete ait olup olmadığının, taşıma sözleşmesi ya da kira sözleşmesi dayanaklarının olup olmadığının, ticari defter kayıtlarında ekonomik faydaya ilişkin fatura kaydının olup olmadığının araştırılması gerektiğini vurgulamıştır.

Ülkemizde bazı şirketlerin ya da kurumların, personellerinin taşınması maksadıyla araç işleten teşebbüslerle akit imzaladıkları, bu teşebbüsler tarafından personellerin taşıma işinin gerçekleştiği sık rastlanan bir durumdur.⁴⁸ Personellerin taşınmasında kullanılan motorlu aracın kazaya neden olması durumunda, personellerini taşıtan şirketin ya da kurumun 2918 sayılı KTK.md.3 hükmü anlamında 'kiracı olduğu ve bu madde gereğince araç işleten sıfatıyla kusursuz sorumlu olduğu'' iddia edilmektedir. Çalışanlarını yurt dışında bir işte görevlendiren işveren, çalışanlarının taşınması için bir taşımacı ile anlaştığında, motorlu aracın neden olduğu bir kaza neticesinde yaralanan işçinin zararından dolayı işverenin araç işleten sayılıp sayılmadığı tartışmalıdır. Kılıçoğlu'na göre araç işleten ile personelinin taşınması konusunda anlaşılan şirket ya da kurum motorlu araç işleten sayılmaz. Bu durumda bir motorlu araç kiralanmış değildir, aracın işletilmesi işverene ait değildir. Motorlu aracın kiralanması söz konusu olmadığı gibi TTK 798.maddesi ve devamı maddelerine tabi 'yolcu taşıma' ya yönelik sözleşme yapılmıştır. Karayolu Trafik Kanunun da yolcu taşıma sözleşmesi yahut taşıma akdi imzalayan kişilerin araç işleten olarak kabul edildiğine ilişkin bir madde bulunmamaktadır.⁴⁹

1.2.1.1.5. Araç İşleten Olarak Uzun Süreli Ödünç Alan Kişiler

TBK m. 379'da kullanım ödünç sözleşmesi (ariyet) "*ödünç verenin bir şeyin karşılıksız olarak kullanılmasını ödünç alana bırakmayı ve ödünç alanın da o şeyi*

⁴⁸ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.483.

⁴⁹ Yargıtay 4.HD. 9254 E,4116 K,14.05.1990.<https://www.yargitay.gov.tr>.

kullandıktan sonra geri vermeyi üstlendiği sözleşmedir” şeklinde tanımlanmıştır. Madde metninden anlaşıldığı üzere, ödünç sözleşmesinin kira sözleşmesinden farkı şeyin kullanımı karşılığında kullanan tarafın ücret ödememesidir. Ariyet alan kişi sorumluluk dışında kalan üçüncü kişi olmalıdır⁵⁰. Sorumluluk açısından değerlendirme yapılması için motorlu araç kiralamasındaki şekliyle ariyetin kısa süreli olmaması gerekmektedir. Doktrinde ariyetteki sürenin ölçüsü belirlenirken aracın kiralanasındaki kriterler dikkate alınmaktadır⁵¹. Motorlu aracın maliki sorumluluktan kurtulmak için ekonomik olarak zayıf bir kimseye ariyet olarak aracı verdiği iddiasında bulunabilir. Somut olayda kuşku ile dikkatli bir inceleme yapılması gerekir, aksi takdirde zarar görenin tazminat alması güçleşebilir ve kötü niyetli taraf sorumlu olmaktan kurtulabilir⁵².

1.2.1.1.6. Araç İşleten Olarak Uzun Süreli Rehin Alan Kişiler

Motorlu araçta diğer taşınır mallar gibi rehin konusu edilebilir. TMK m. 939/III gereğince taşınırın rehni için olan teslim şartı motorlu araçlar için de geçerlidir⁵³. Motorlu araç rehin edenin fiili hâkimiyetinde kaldığı sürece rehin hakkı doğmaz⁵⁴.

Motorlu araç rehinin de araçtaki fiili hâkimiyet rehin verenden rehin alana geçer. Böyle durumlarda aracı rehin alan işleten sıfatını kazanır⁵⁵.

Motorlu araç maliki aracı rehin verdiğini öne sürerek sorumluluktan kurtulabileceğinden rehin sözleşmesinin geçerliliği önem arz eder. Değerlendirmede kıstas aracın fiili hâkimiyetine sahip olan kişinin bakım ve gözetim masraflarını üstlenip üstlenmediği ve araçtan yararlanıp yararlanmadığı hususları olmalıdır.

1.2.1.1.7. Araç İşletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi

Trafikte bulunan araçların sayısının artması ve diğer faktörler nedeni ile yaşanan kazaların sayıları artmış ve bu nedenle zarar görenlerin mağduriyetini daha fazla

⁵⁰ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.484.

⁵¹ Bolatoğlu, s.74.

⁵² Kılıçoğlu, BATİDER, s.10; Bolatoğlu, s.74; Havutçu/ Gökyayla, Uygulamamada 2918 Sayılı Kanun.s. 45.

⁵³ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 485; Aşçıoğlu, Trafik Kazalarından Cezai Sorumluluk. s.53; Ozanoğlu, H. Seçkin Türk Medeni Kanun’un 940.maddesinin II. fıkrası (Motorlu Araç Rehni) Üzerine, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, No: 5(1-2), 2001, s. 1-15.

⁵⁴ TMK m. 939/III “Taşınır, fiilen yalnız rehnedenin hâkimiyetinde kaldığı sürece rehin hakkı doğmaz.”

⁵⁵ Yargıtay, 17. H.D, E.2018/594 K.2019/12532 26.12.2019; www.yargitay.gov.tr, (Erişim.Tarihi:11.06.2020).

gidermek maksadıyla yasal düzenlemeler yapılmıştır. KTK 85.maddesine göre teşebbüs sahibinin işletenle müteselsil sorumlu olması için; motorlu aracın bir teşebbüs unvanı veya işletme adı altında ya da bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi gerekir. Yolcu taşıyan otobüs şirketleri ve yük taşıyan nakliye firmaları teşebbüs sahibine örnek verilebilir.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun E.1998/19-468, K.1998/529 24.06.1998 tarihli kararın da , kısa süreli araç kiralayarak tur düzenleyenlerinde aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendine ait bir şekilde ve araç üzerinde fiili hâkimiyeti bulunduğu takdirde sorumlu olduğuna işaret etmiştir⁵⁶.

Aracın bağlı olduğu teşebbüs sahipleri KTK 85. maddesine göre aracın işletilme halinde olmadığı hallerde sorumlu tutulmamıştır. Teşebbüssahibi, kanun maddesinde belirtilmediği için işletilme halinde olmayan aracın karıştığı trafik kazasından kaynaklanan zarar nedeniyle sorumlu tutulmaz⁵⁷.

Yaralanma ve ölümlere neden olan trafik kazaları, genellikle yolcu taşıyan motorlu araçların katıldığı kazalardan kaynaklanmaktadır. Yolcu taşıma işi birçok halde bir organizasyonu gerektirmekte, bu amaçla kurulan firmalar, başkalarına ait araçları kendi ticari unvanları altında işletmektedirler. Bu araçların nereden nasıl kalkacağı, yolcu kapasitesi, duraklama yerleri çoğunlukla araç sahipleri ve şoförler dışında bu işleri organize eden ve yolcu taşımacılığı yapan firmalar tarafından tespit edilmektedir. Bu anlamda, motorlu araçların sevk ve idaresinde bu firmalar söz sahibi olmaktadır.

Yargıtay 17.HD.E.2018/594, K.2019/12532, T.26.12.2019 tarihli kararında “*Dava; trafik kazasından kaynaklanan ölüm nedeniyle maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece su satışının şirket ile bağlantısı olup olmadığı araştırılarak su satışının şirket ile yapılan bayilik sözleşmesi uyarınca yapıldığının anlaşılması durumunda davalı sürücünün beyanı, araç üzerinde şirketin logosunun bulunması ve dosya kapsamındaki bayilik sözleşmesi uyarınca davalı şirketin de teşebbüs sahibi olarak diğer davalılarla birlikte sorumluluğuna karar verilmesi gerekir*” diyerek işleten ile ona bağlı teşebbüs sahibi arasındaki bağın ne şekilde ispatlanabileceğini örneklemiştir.

⁵⁶Oğuzman/ Öz,s. 211.

⁵⁷Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, s. 93.

Yargıtay, birçok kararında; taşımacının tanımını “*yolcu temin eden ve yolcu taşıyan araçlara ticari unvanını veren tüzel kişilik*” şeklinde yapmış ve ortaya çıkan zarardan sorumlu olduğunu ifade etmiştir⁵⁸.

Yargıtay kararlarında teşebbüsün farklı kişilerin araçlarına yolcu bulan ve yolcuların bilgisi olmaksızın taşıma işini farklı kişilere yaptıranları “*taşıma işleri komisyoncusu*” olarak tanımlamıştır. 11. Hukuk Dairesi, 16.2.1988 tarih ve E.87/6089, K. 88/871 sayılı kararında; üçüncü kişilere yolcu temini için işyeri kuran, yolcularla bizzat muhatap olan kimseleri seyahat firmalarının taşıma işleri komisyoncusu kabul ederek yolculuk sırasında yaşanan bir kaza neticesinde yolcunun zararından taşıyıcı gibi sorumlu tutmuştur. TTK 906.maddesinin yürürlüğe girmesi ile ‘yolcu taşıma’ işi ile ‘eşya taşıma işi’ ayrımı yapılarak TTK 916.maddesi ile taşıma işleri komisyoncusu eşya taşıma işlerini üstelen kişi olarak tanımlanmıştır. Karayolu Taşıma Kanunu 3.maddesi ile ‘taşıma’ kavramı tanımında yolcu ve eşya ayrımına işaret edilmiş yine aynı maddesinde ‘taşıma işleri komisyoncusu’ sadece eşyanın taşınmasına yönelik tanımla yapılmıştır.

Ülkemizde özellikle turistik ziyaretlerin yoğun olduğu şehirlere yapılacak seyahatleri organize eden, geziler düzenleyen gezi düzenleyicileri bulunmaktadır. Bu kimseler geziye katılanlara belli bir ücret karşılığında barınma, gezme, beslenme, taşıma edimlerini tamamını sırtlanan kişileridir. Ücret karşılığında olan bu edimlerini başkalarına da yaptırabilirler, fakat sözleşmenin tarafı oldukları için her halükarda sorumludurlar⁵⁹. Karayolu Taşıma Kanununa bağlı yönetmeliğin 41.maddesinde ‘*Yolcu taşımacılığında komisyonculuk yapılamaz. Bu fıkra aykırı hareket edenlere, Kanunun 26ncı maddesinin birinci fıkrasının (f) bendinde belirtilen miktarda idari para cezası uygulanır.*’ şeklindedir.

Yargıtay kararlarında gezi düzenleyicilerinin katılımcılara karşı başkasına yaptırdıkları işlerden sorumlu olduğuna yer vermiştir⁶⁰. Gezi düzenlemeye ilişkin akitlerin ana unsurlarından biri taşıma işinin yapılmasıdır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na bağlı Yönetmeliğin 4.maddesinde “*taşıma işleri organizatörü*” ifadesi

⁵⁸Yargıtay 11. HD.09.10.1995, E.6249 K.7249, Yargıtay Hukuk Genel Kurul 19.12.1986, 1985/4-822 E. 1986/1141.

⁵⁹**Yurt, Bülent**, Seyahat Düzenleme Sözleşmesi, 2000, Yetkin Yayını, s. 37.

⁶⁰Yargıtay. 11. HD. 19.12.1985 gün 6952-7133 sayılı kararı (BATİDER, 1985/Haziran, C.XIII, No: 1, s. 184.

kullanılmıştır. Aynı yönetmeliğin 40. maddesinde “*Acenteler ve taşıma işleri komisyoncuları; bu sıfatla yapmış oldukları faaliyet ve işlemlerden, taşımacılar ile müştereken ve müteselsilen sorumludurlar*” şeklinde ifade edilmiştir. İnsan taşıma ve motorlu araç işletilmesinin tehlikeli iş olduğu açıktır. Yargıtay, KTK 85.maddesini geniş yorumlayarak bilet keserek yolcu taşıyan teşebbüslerin araç işleten sıfatına sahip olduklarını bu nedenle de kusursuz olarak sorumlu olabilecekleri yönünde karar vermiştir.⁶¹ Söz konusu karar neticesinde Kanun koyucu, 4199 sayılı yasanın 28.maddesinde değişikliğe giderek teşebbüs sahiplerini de araç işleten kabul etmiştir.

2918 sayılı KTK 85. maddesindeki tanımlamaya bakıldığında taşımacının motorlu araç işleteni pozisyonunda olduğu anlaşılmaktadır.2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 85.maddesinde işletenin sorumluluğu “*tehlike sorumluluğu*” olarak düzenlenmiştir ve taşımacının motorlu araç işleteni olarak sorumluluğu tehlike sorumluluğudur. Zarar görenin işletenin kusurunu ispatlaması gerekmemektedir. Tehlike sorumluluğunun varlığı halinde işletenin kendinin kusursuz olduğunu ispatlaması gerekmektedir.

KTK. m. 88/2’ ye göre meydana gelen zarardan birden fazla sorumlunun olması halinde kendi aralarında rücu ilişkilerinde sorumluluklar yarışabilir. Tehlike sorumluluğu ile olağan sebep sorumluluğunun, özen sorumluluğunun yarıştığı durumlarda örneğin bir tehlike sorumluluğuna tabi araç işleten ile özen sorumluluğuna tabi hayvan bulunduran arasında her ikisinin de kusursuz olmasında hakim olayın özel durumu değerlendirilerek zararı büyük ölçüde tehlike sorumlusuna küçük ölçüde özen sorumlusuna yükleyebilir⁶². Eren’e göre; tehlike sorumluluğu ile kusur sorumluluğunun yarışması durumunda zararın bütünü kusur sorumlusunun üzerinde kalmalıdır. Ancak doktrinde savunulan görüşe göre; tehlike sorumlusu kişi kusursuz olsa da işletme tehlikesi olgusu nedeniyle zararın belli bir kısmını karşılamalıdır⁶³.

1.2.1.1.8.Araç İşleten Diğer Kişiler

KTK m. 3’de araç sahibi dışındaki “*işleten*” kavramına dahil olan kişiler sınırlandırılmamıştır. Maddede belirtilen kişiler dışında işleten olma koşulları varsa,

⁶¹Yargıtay, HGK.30.05.1990. 1990 /11-233 E,1990/336 K, <https://www.yargitay.gov.tr/>(Erişim. Tarihi: 01.10.2020).

⁶²Eren,Genel Hükümler, s.814.

⁶³Oftinger, II/2, s.363.

işleten kimseler olarak sayılabilirler. Motorlu araç üzerinde kullanma ve yararlanma hakkı bulunan (intifa hakkı) aracın fiili hâkimiyetine sahip kişi işleten sayılabilir. İflas durumunda da araç üzerindeki elinde bulundurma ve tasarruf yetkisi iflas masasına geçeceğinden iflas masası işleten sıfatını kazanabilir.

Trafik belgesinde ismi yazılı kimseler de kural olarak işletendir, ancak yetkili merciler bu belgeyi yeterli araştırmayı yapmadan kısa sürede tanzim ettikleri için şekli bir göstergedir işleten olma sıfatına sahip olmak için kesin delil niteliğinde değildir⁶⁴.

Zorunlu mali sorumluluk sigorta poliçesi genellikle araç maliki adına ya da işleten adına düzenlenmektedir. Fakat sigorta poliçesinde ismi yazılı kişide gerçekte işleten olmayabilir⁶⁵.

İşleten sayısı her zaman tek kişi olmayabilir; birlik veya adi ortaklık durumunda bu kimseler ortak işleten olurlar. Kazanın olduğu an kim işleten ise onun sorumluluğu doğar⁶⁶.

1.2.1.2. Farazi İşletenler

Karayolları Trafik Kanununda yer alan bazı hükümlerde işleten olmasalar da doğan zarardan işleten gibi sorumlu olan kişilere yer verilmiştir. İşleten yerine veya işleten gibi sorumlu olan kimselere “*farazi işleten*” denilmektedir. Bu kişiler; motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunanlar, yarış düzenleyicileri, motorlu aracı çalan ya da gasp eden kişiler, motorlu aracın bağlı olduğu teşebbüs sahipleri, devlet ve diğer kamu tüzel kişileridir.

1.2.1.2.1. Motorlu Araçlar ile İlgili Meslek İcra edenler

Araç ile ilgili mesleki faaliyette bulunan yere aracın bırakılma amacı çoğunlukla gözetim, bakım, onarım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması şeklindedir. Aracın bırakıldığı kimseler KTK m. 104/I’ e göre motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı işleten gibi sorumlu tutulur ⁶⁷ Otopark işleticisi, garaj, galeri, tamirhane gibi

⁶⁴Eren, Genel Hükümler, s.777.

⁶⁵Eren, Genel Hükümler, s.777.

⁶⁶Eren, Genel Hükümler, s.778.

⁶⁷ Yargıtay 17. H.D20.12.2017 E.2015/3566 K.2017/11909, www.yargitay.gov.tr (Erişim Tarihi :01.10.2020).

yerlerin sorumluluklarının dışında araç taşıma işiyle uğraşan bir teşebbüs sahibi de bu gruba girer⁶⁸.

Mesleki faaliyette bulunan kişilerin aracın kendilerine teslimi ile araç üzerinde fiili hâkimiyetleri olduğundan sorumlu tutulmaktadırlar⁶⁹. Bu kişilerin sorumluluğundan bahsedebilmek için motorlu araçla ilgili faaliyette bulunan kişinin teşebbüs sahibi olması ve aracın işletenin belirli bir amaçla teşebbüs sahibine teslim edilmesi fiili hâkimiyet yetkisinin teşebbüse geçmiş olması gerekir. Burada teşebbüs sahibinden kasıt emek sermaye ve yönetim unsurlarının bulunmasıdır. Sürekliliği bulunmayan örgütlenmemiş yol kenarındaki barakada bulunan lastikçiyi sorumlu tutmak doğru olmaz⁷⁰.

Ayrıca aracın bir amaç uğruna (onarım, tamir ve sair.) işletenin yararına mesleki faaliyette bulunana teslim edilmiş olması gerekir. İşletenin değil faaliyet yürütenin yararına teslim edilmiş olması, KTK kapsamında sorumluluk doğurmaz. Aracın teşebbüs sahibine ya da yardımcısına teslim edilmesinin yanı sıra işletenin araçla ilgili fiili tasarrufunu da bırakması gerekir. İşleten zararın araç kendi tasarrufunda iken doğmadığını iddia ve ispat ederek sorumluluktan sıyrılabilir. Ancak mesleki faaliyet yürüten tarafından araç tekrar işletene teslim edildiğinde yine işletenin sorumluluğu başlar. Aracı işleten teslim aldıktan sonra yaşanacak bir trafik kazasında aracın hatalı tamiri gibi bir sebep ileri sürerek işleten sorumluluktan kurtulamaz⁷¹.

Aracın mesleki faaliyeti bulunana bırakılmasından çıkacak olan mana zilyetliğin devridir. Kısa süreli tamir, bakım işlemlerinde işletenin sorumluluğu devam etmektedir⁷².

İşletenin mesleki faaliyet yürütene tamir maksadıyla bıraktığı aracının denenmesi sırasında işleten, zarar gören kişi olabilir. Böyle bir durumda tasarruf yetkisi halen teşebbüs sahibinde olduğu için zarardan kendisi sorumlu olmalıdır⁷³.

⁶⁸ Eren, Genel Hükümler. s.778.

⁶⁹ Eren, Genel Hükümler. s.778 ; Bolatoğlu, s.81-82.

⁷⁰ Yılmaz, Zararın Paylaştırılması. s. 69.

⁷¹ Yılmaz, Zararın Paylaştırılması s. 70.

⁷² Yargıtay 4. HD, 09.09.1989 E. 1988/ 7742, K. 1989/ 1055, www.yargitay.gov.tr (Erişim Tarihi :01.10.2020).

⁷³ Eren, Genel Hükümler s.709; Oftinger /II/2, s.503.vd.

Bu durumda işleten bu vasfını korur, ancak zarardan herhangi bir sorumluluğu bulunmaz⁷⁴.

1.2.1.2.2. Yarış Düzenleyicileri

Kanun koyucu, KTK m. 105/1’de düzenleme yaparak düzenleyenlerin KTK 85.maddesine göre sorumluluğuna gitmiştir. Aynı maddenin 2.fikrasında yarışa sürücü ve yardımcı olarak katılanların zararlarının genel hükümlere tabi olduğuna yer verilmiştir. Araçların hızına göre uygulanacak madde hükmüne KTK m. 105/5 fıkrası ile sınırlama getirilmiştir.

Yarış düzenleyenler, motorlu aracın neden olacağı kazada zarar gören üçüncü kişilerin (seyirciler vs.) zararlarından işleten gibi kusursuz olarak sorumlu tutulmuştur. Yarışçıların, yarışçı ile araçta olan kişilerin ve yarışan aracın uğradığı zarar sebebiyle yarış düzenleyenin sorumluluğu TBK’ nun 49.maddesine göredir. Çünkü araçta bulunan bu kimseler doğması muhtemel riski kabul ederek katılmışlardır⁷⁵.

İzin alınmadan yarış düzenlenmesi yasaktır, yasak olan bir yarışa katılan işleten de yarış düzenleyenle birlikte sorumludur⁷⁶. İzin alınan yarışlarda bir görüşe göre işleteninde sorumluluğu varken diğer görüşe göre işletenin sorumluluğu yoktur. Kanunda karşıtı yer almadığından kimi yazarlar işletenin sorumlu olduğunu düşünmektedir⁷⁷. İsviçre KTK’ nun da işleten yerine yarış düzenleyicisinin sorumluluğu olduğu net bir şekilde ifade edilmiştir ayrıca tehlike sorumluluğu ilkesinin gayesi zarar gören mağdurları korumak olduğundan ve zorunlu sorumluluk sigortası yapılmasının zorunlu olduğu bu yarışlarda zararın sigorta kapsamında kaldığından bazı yazarlara göre işleten yarış düzenleyenler ile birlikte zarardan sorumlu olmamalıdır⁷⁸.

Yarış düzenleyicileri, zorunlu trafik sigortasında olduğu gibi kendilerinin, yarışa katılanların ve yardımcı kişilerin, üçüncü kişilere karşı vermesi muhtemel zararlara karşı sorumluluklarının doğması nedeniyle KTK m. 105/3’e göre, yarış düzenleyicilerinin, sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar.

⁷⁴Yargıtay, 11 HD.11.12.2006. E.2006/2170 K.2006/13010 (Erişim Tarihi :01.10.2020).

⁷⁵Eren, Genel Hükümler s.710.

⁷⁶Eren. Genel Hükümler. s.710; Bolatoğlu, s.80.

⁷⁷Aşcıoğlu, Tazminat Davaları, s.31. ; Nomer, .s.59.

⁷⁸Çeliktaş, s.80.

1.2.1.2.3. Araç Çalan ya da Gasp Eden Kişiler

KTk m. 107'e göre yapılan düzenleme ile araç çalan ve aracı gasp eden kişiler ağır bir sorumluluk altına girmiştir.

Hırsızlık ve gasp; aracın yararlanma maksadıyla hak sahibinin iradesi dışında hâkimiyet alanından zorla alınması manasına gelmektedir⁷⁹. Aile fertlerinin ya da yakınının aracı izinsiz alması geniş anlamda izinsiz alma, çalma ve gasp eylemleri ile olan izinsiz alma dar anlamda izinsiz alma olarak değerlendirilebilir. KTK dar anlamda izinsiz almayı kabul etmiştir⁸⁰. Yargıtay HGK, E. 2013/ 19-628, K. 2014/ 102, T. 12.2.2014 kararında; suç sayılan aracın motor ve şasi numaralarının çalıntı araç numaralarıyla değiştirme eyleminin kimin tarafından yapıldığı araştırılmadan verilen hükmü bozmuştur.

1.2.1.2.3.1. Aracın Çalındığından Veya Gasp Edildiğinden Haberdar Olmayan Kişilere Karşı Sorumluluk

Çalınan veya gasp edilen aracın başkalarına verdiği zarardan işleyen de sorumludur, ancak işleyen aracın çalınmasında veya zorla alınmasında, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin kusuru olmadığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulur.

Bir motorlu aracı çalan veya gasp eden kimse işleyen gibi sorumlu tutulur. Araç zararın doğumunda kusuru olmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir, işleyen aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kusuru bulunmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Çalınan veya gasp edilen araç nedeniyle zarar gören kişinin aracın çalıntı ve gasp edilmiş olduğunu bilmemesi halinde, aracı çalan ve gasp eden kişi işleyen gibi sorumludur. Hırsızlık yaparak aracı alan kişinin ayırt etme gücünün olmamasının ehemmiyeti yoktur, çünkü hırsızlık fiilinin varlığını ortadan kaldırmamaktadır, araç zaruri yet nedeniyle çalınmış ve gasp edilmiş dahi olsa KTK m. 107/1'e göre bir sorumluluk doğacaktır⁸¹.

⁷⁹Eren, Genel Hükümler, s.780.

⁸⁰Yargıtay HGK,12.04.2014 E. 2013/ 19-628, K. 2014/ 102, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi 12.06.2020), www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi. 12.06.2020).

⁸¹Eren, Genel Hükümler s.780.

Aracın sürücüsü kullandığı aracın çalınmış veya gasp edilmiş olduğunu gerekli dikkati göstermiş olsa bilebilecek durumda ya da zaten biliyor ise çalan veya gasp eden kişiler ile müteselsilen sorumlu olur⁸². Araç sürücüsü aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilmediğini, bilebilecek durumda olamayacağını ispat ederse zarardan sorumlu olmaz. Aracın şoförünün bu bağlamda sorumluluğu kusur sorumluluğu iken gasp eden veya çalan kişinin sorumluluğu, tehlike sorumluluğudur⁸³.

1.2.1.2.3. Aracın Çalındığından veya Gasp Edildiğinden Haberdar Olanlara Karşı Sorumluluk

KTK m.107/2 de; aracın çalıntı olduğunu veya gasp edildiğini bilerek yolculuk eden zarar görmüş kimselere karşı sorumluluğun genel hükümlere tabi olduğu açıktır. Zarar gören kişi açısından önemli olan aracın çalınmış veya gasp edilmiş araç olduğunu bilip bilmemesidir, eğer bilmiyorsa işletenin sorumluluğu, KTK’ da ki tehlike sorumluluğunu benimseyen kusursuz sorumluluğa dayanır⁸⁴. Kılıçoğlu’na göre aracın çalınmış veya gasp edilmiş olduğunu zarar görenin biliyor olması kâfidir.

1.2.1.3. Devlet ve Kamu Tüzel Kişiler

KTK m.106’ya göre devlet ve kamu tüzel kişilerine ait bir aracın neden olduğu zararlarda, devlet ve kamu tüzel kişileri, zarar görenlere karşı araç işleten gibi sorumludur. Yasa koyucu, devlet ve diğer kamu tüzel kişilerini farazi işleten saymıştır⁸⁵. 11.01.2011 tarihinde Karayolları Trafik Kanunu’nun “Yetkili Mahkeme” başlığını taşıyan 110. maddesi 11.1.2011 tarihli 6099 sayılı Kanun’un 14. maddesiyle değiştirilmiş, işletenin veya malikinin Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların verdiği zararlara ilişkin davalar ile KTK’ nun dan kaynaklanan sorumluluk davalarının görev bakımından adli yargıda görüleceği kabul edilmiştir. 6098 ve 6099 sayılı yasalarda ki düzenlemeler incelendiğinde, gerekçeleri değerlendirildiğinde söz konusu yasaların, bazı hususları idarî yargı çevresinden çıkartmaya, aynı konularda bulunan

⁸²Havutçu/Gökyayla,s.120.

⁸³Karacan, Çetin, Hatice, Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk(Türk,İsviçre,Alman Hukuku Karşılaştırmalı,İstanbul, Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2015.

⁸⁴Kılıçoğlu,Genel Hükümler.s.492.

⁸⁵Eren, Genel Hükümler, s.781; Aşçıoğlu, Çetin, Trafik Kazalarındaki Sorumluluğumuz Cumhuriyet Bilim Teknik, 2005, 18 (907),18. s.185.

itilafların ayrı mahkemelerde görülmesi nedeniyle oluşan adaletsizlikleri engellemeyi amaçladığı anlaşılmaktadır⁸⁶.

1.2.1.4. Araç İşletenin Ve Teşebbüs Sahibinin Fiillerinden Sorumlu Olduğu Kişiler

KTK 85 vd. maddelerine göre aracın işletmesine dâhil olan teşebbüs sahibi de işleten ile birlikte sorumlu tutulmuştur. Taşımacılık yapan teşebbüslerin araçları üzerinde fiili hâkimiyetleri ve ekonomik olarak gördükleri fayda bulunmaktadır⁸⁷. KTK m. 85 gereği bağlılık ilişkisi olan teşebbüs sahiplerinin sorumluluğunun doğması için teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya teşebbüs tarafından kesilen bilet ile işletilmesi gerekmektedir⁸⁸. 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un üçüncü maddesinde teşebbüs kavramı 'piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimlerdir' şeklinde tanımlanmaktadır. Teşebbüse, gerçek kişiler, dernekler, vakıflar, kamu tüzel kişileri ve bunlar tarafından kurulan kurum ve kuruluşlar, tacirler örnek verilebilir⁸⁹. Teşebbüs şirketler topluluğunun hakimi konumunda olup⁹⁰, Türk Ticaret Kanunu m.195/5 f. göre ticari işletme işletmese de tacir sayılacaktır. Teşebbüs sahibi genellikle otobüs firmaları, karayolunda çalışan nakliye firmaları olarak karşımıza çıkar⁹¹.

Teşebbüs sahibi, işleten sıfatıyla araç işleteniyle birlikte sorumlu iken işletme halinde olmayan araçların sebep olduğu kazalarda KTK m.85/III. fıkrasında teşebbüs sahibine sorumluluk getirilmemiştir⁹².

İşleten, aracın sevk ve idaresini bıraktığı aracın işletilmesinde yardımcı, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilere karşı KTK m. 85/f. I fıkrasına göre

⁸⁶ **Petek, Hasan**, Kamu Tüzel Kişilerin Karayolu Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluğu, Dokuz Eylül Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, 2015, s. 3287-3342.

⁸⁷ **Yılmaz**, Zararın Paylaştırılması, s. 90.

⁸⁸ **Eren**, Genel Hükümler, s.782.

⁸⁹ **Karaman, Coşgun, Özlem**, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Teşebbüs Kavramı ve Tacir Sayılmasının Sonuçları, s.134-143, <https://dergipark.org.tr/> (Erişim.Tarihi:11.12.2020)

⁹⁰ **Coşgun**, s.143.

⁹¹ **Antalya, Gökhan/ Sonat, Kazım Ali**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Notları, s.6, <https://hukuk.marmara.edu.tr> (Erişim Tarihi:11.12.2020).

⁹² **Yılmaz**, Zararın Paylaştırılması, s. 93.

sorumludur⁹³, TBK yer alan adam çalıştırmanın sorumluluğuna ya da ev başkanının sorumluluğuna ilişkin hükümler uygulanmaz KTK kapsamında sorumluluk doğar.

KTK m. 85/V' e göre araç işleten “*aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur*”. Yasa bu hükmü ile fiil ve davranış bakımından sürücülerle işletme yardımcılarını bir tutmuştur⁹⁴. İşleten ve teşebbüs sahibi aracın kullanımında yardımcı kişileri ve sürücüyü gözetimi altında tuttuğunu, denetlediğini, özenli davrandığını ispat etse bile TMK m.369 ve TBK m.66 'ya benzer şekilde sorumluluktan kurtuluş imkanı bulunmamaktadır. ⁹⁵ Çünkü madde metnine göre işletenin ve teşebbüs sahibinin sorumluluğuna nedeni KTK m. 85/I de yer alan “davranış” veya “eylem” in kusurlu olmasıdır. İşletilmeden kaynaklı meydana zarardan işleten ve teşebbüs sahibi sorumlu olduğundan sürücülerin, yardımcılarının, işletilme halindeki fiillerinin kusurlu veya kusursuz olması sonucu değiştirmez⁹⁶. Yargıtay 17.HD. E.2019/3706, K.2020/6994 12.11.2020 tarihli kararında ⁹⁷ destekten yoksun kalınan tazminatın talebi halinde yaşanan trafik kazasında ölen kişinin ya da üçüncü kişinin kusurunun varlığının önem arz etmediğine hükmetmiştir.

Kanun maddesinden anlaşıldığı üzere araç işletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişiler, “*aracı sevk ve idare edenler*” ile “*aracın işletilmesine katılan yardımcı kişiler*”dir. İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişileri belirlerken dikkate alınması gereken husus, işletenin bu kişiyi etkileyip etkileyememesidir. İşletenin etkisi altında olmayan kişi için sorumlu olması kabul edilemez⁹⁸. Yukarıda yasa hükmünde yer alan kişilerin dışında ayrıca işletenin, fiillerinden sorumluluğunun doğduğu kimseler de bulunmaktadır. Bu kimseler; işletenin onayıyla aracı hâkimiyeti altına alan kan hısımları, arkadaşı olabileceği gibi aracı kiralayan veya ödünç alanlar da olabilir ⁹⁹. Aracı sevk ve idare edenler araç işletenin onayı ile aracı kullanan kişiler yahut sürücüdür. Araç işletenin onayı ile aracı kullanan kimseler, çocukları, arkadaşı, eşi,

⁹³ Tekinay/ Akman/ Burcuoğlu/ Altop, Genel Hükümler. s.526.

⁹⁴ Eren, Genel Hükümler, s.782.

⁹⁵ Kılıçoğlu, Genel Hükümler,s.493

⁹⁶ Eren, Genel Hükümler, s.782.

⁹⁷ www.yargitay.gov.tr.(Erişim Tarihi. 12.12.2020)

⁹⁸ Bolatoğlu, s.114.

⁹⁹ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.494.

akrabası olabildiği gibi motorlu aracı kısa süreli kiralayanlar, aracı kısa süreli ödünç alanlar da olabilir¹⁰⁰.

Sürücü “*karayolunda bir aracı sevk ve idare eden kişidir*” şeklinde KTK m. 3’de tanımlanmıştır. Aracın sürücüleri ya da şoförleri işletenin yararına görevlerine yerine getiren yardımcı kişilerdir. İşleten ile şoför arasında kira, vekâlet ve sair bir sözleşme olabilir, ancak böyle bir sözleşme ilişkisi olmadan da mesela aracın arkadaşına verilmesi halinde de bu kişinin kusurundan işleten sorumludur¹⁰¹. Aracın muavini, aracın kullanılmasında rehberlik eden personel, sürücü adaylarına eğitim veren öğretmenler aracın işletilmesine yardımcı olan kimselerdir¹⁰².

Motorlu araç yardımcı kişiler dışında işletenin ailesine, kira veya ödünç alana yahut aracı deneme sürüşü yapmak isteyen üçüncü kişiye bırakılmış olabilir. Bu kişilerin eylemlerinden işletenin KTK kapsamında tehlike sorumluluğu doğar¹⁰³. Ayrıca belirtmek gerekir ki; motorlu araçlar, işleten veya teşebbüs sahibi tarafından ya da eylemlerinden sorumlu oldukları kişiler tarafından alışveriş merkezlerinde, açık alanda; vale ve otopark hizmeti veren işyerlerine teslim edilmektedir. BK m.579 'da ''Garaj, otopark ve benzeri yerleri işletenler, kendilerine bırakılan veya çalışanlarınca kabul edilen hayvan, at arabası, bunlara ait koşum ve benzeri eşya ile motorlu taşıt ve eklentilerinin yok olmasından, zarara uğramasından veya çalınmasından sorumludurlar'' şeklinde düzenleme yer almaktadır. Bu alanlarda yaşanan trafik kazalarında doğacak olan zararın tazminine yönelik Yargıtay 11.H.D ’nin E. 2016/4685 E ve K 2017/2691, 08.05.2017 tarihli kararında; valeye teslim edilen araç sebebi ile doğan hasardan, alışveriş merkezi olan şirketi ve vale hizmeti veren şirketi müşterek ve müteselsil sorumlulukları kabul edilmiştir.

Yolcular KTK m 3’e göre sürücü ve diğer hizmetliler haricinde araçta bulunan kimselerdir. Önemli olan yolcunun araçta bulunmamasına işletenin onay vermiş olması ile yolcunun hareketinin araç ile alakalı olmasıdır¹⁰⁴. Araca işletenden gizli binen kişilerin eylemlerinden işleten sorumlu değildir. Yolcunun verdiği zararının aracın

¹⁰⁰Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.494.

¹⁰¹Kılıçoğlu, s.494.

¹⁰²Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.494.

¹⁰³Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, s.104.

¹⁰⁴Bolatoğlu, Araç İşletenin Sorumluluğu, s.125.

işletilmesinden kaynaklanması gerekir¹⁰⁵. Ancak araç hareket halinde olmasa da verilen zarardan işleten sorumluluğu doğabilir. Örneğin aracın kapısını açan yolcunun üçüncü kişiye verdiği zararda işleten sorumlu tutulmalıdır¹⁰⁶.

Araç işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin verdiği zararları karşılamaktan kurtulabilmesi için sorumlu olduğu kişilerin kusurlarının olmadığını, araçtaki arızanın kazayı etkilediği düşünülmezsizin kazanın zarar göreninin veya üçüncü kişinin ağır kusurundan kaynaklandığını, ya da mücbir sebebin varlığından kaynaklandığını ispatlaması gerekmektedir¹⁰⁷. Trafik kazasının işletenin hareketlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan kaynaklanması, işletenin sorumluluktan sıyrılmasını sağlayan üçüncü kişinin kusuru olarak görülmezve işleten sorumlu tutulur.

Ayrıntılı bir şekilde işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişileri örneklemek gerekirse; işletenin onayını alarak aracın sürücüsünün aracın kullanılmasını bıraktığı üçüncü kişi, alkol almış şoförün yerini alan yolcu, aracı satın almak gerekçesi ile denemek için aracı kullanan kişi, işletenin yakın aile fertleri, arkadaşları benzeri hallerde aracı kullananlar ve sair kimselerdir¹⁰⁸.

¹⁰⁵Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, 105.

¹⁰⁶Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, s.106.

¹⁰⁷ Yargıtay 17.HD. 02.04.2018 E.2015/9234 K.2018/3643 www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 14.06.2020).

¹⁰⁸Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s.77-78.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ARAÇ İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLAR

1. Motorlu Aracın İşletilmesinden Ya Da İşletilme Halinde Olmayan Motorlu Aracın Neden Olduğu Trafik Kazasından Ya Da Kazadan Sonra Yapılan Yardım Çalışmalarından Doğması

İşletenin sorumlu olması için KTK m. 85'e göre bir motorlu aracın işletilmesi gereklidir, işletme sırasında zarar gerçekleşmiş olmalıdır ve zarar ile aracın işletilmesi arasında illiyet bağı bulunması gereklidir. Tezimizde öncelikle motorlu araç kavramı akabinde işletilme unsurları hakkında değerlendirme yapılacaktır.

1.1. Aracın İşletilme Halinde Olması

KTK kapsamında işletenin tehlike sorumluluğundan bahsedebilmek için motorlu aracın işletilme halinde olması gerekir.

İşletilme durumunda bulunmayan araçlar sebebiyle kendisi için işletenin sorumluluğu TBK m. 49'a göre haksız fiil nedeniyle sorumluluk iken ; hareketlerinden sorumlu olduğu kimseler bakımından araç işletilme durumundaysa KTK m 86'ya hareket ile tehlike sorumluluğu olup; araç işletilme durumunda değil ise, KTK m. 85/f. II' ye dayanan olağan bir kusursuz sorumluluktur.¹

İşletilme teriminin aracın hareket kabiliyeti ile ilgili olduğuna KTK m. 5/I' de yer verilmiştir. Motorlu aracın işletilme durumunu tespit ederken iki ölçü dikkate alınır². Birinci görüşe göre; bu araçların neden oldukları zararların tazmini açısından kusursuz sorumluluğun varlığının kabul görmesinin asıl sebebi, araçların yol açtıkları tehliktir. Söz konusu tehlike, aracın hareket etmesini sağlayan mekanik aksamdan, motor işleyişini etkileyen her türlü teferruattan en az bir parçasının çalışmasından ortaya çıkmaktadır, işletenin kusursuz sorumluluğu, bir başka deyişle tehlike sorumluluğu bulunmaktadır³. Motorlu bisikletler bakımından getirilen hız ölçüsü motorlu araçlarda olmadığı için söz konusu tehlikede hızın öneminden ziyade, mekanik parçaların işleminin neden olduğu tehlike önemlidir. Aracın tehlikeli olmasına neden olan şeyin

¹Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.498, ;Eren, Genel Hükümler, s.789.

²Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, s. 112.

³Eren, Genel Hükümler, s.787-788.

motor değil, güç ile hareket etmesi olduğu iddiasıyla bu görüş eleştirilmiştir⁴. İsviçre’de baskın olarak ⁵ bu görüş diğer bir ifade ile makine tekniği görüşü benimsenmiştir, Eren de bu görüşü benimsemiştir⁶.

İşletilme halini izah eden ikinci görüş trafiğe çıkarmadır. Bu görüşe göre motorlu aracın yola çıkmasıyla ve yolda bulunduğu süreçte araç işletilme durumundadır. Motorlu aracın hareket etmesinin ve motor ve diğer aksamalarının çalışıyor olması önem arz etmez ⁷ . Tehlikeye neden olması kendi makine gücüyle ilerlemesinden kaynaklanır, yoksa aracın sadece makine olmasından kaynaklanmaz. Bazı yazarlar makine tekniği görüşünün modern toplum yapısına karşılık veremediği gerekçesi ile teknolojiye daha uygun olan trafiğe çıkma görüşünü savunmaktadır⁸.

Trafik kazaları genellikle araç motor gücünü kullanırken yani hareket halinde iken gerçekleşmektedir. Fakat aracın hareket halinde olmadığı durumlarda da kaza yaşanabilir. Bu nedenle iki farklı durum içinde inceleme yapılması gereklidir.

1.1.1. Hareket Halinde Olan Araçlarda İşletme

Aracı hareket kabiliyeti sağlayan motor gücü işletme tehlikesinin temelini oluşturur⁹. İşletme tehlikesi kavramı Karl Oftinger tarafından ortaya çıkarılmış olup¹⁰, hukukumuzda bazı yazarlar tarafından benimsenmiştir¹¹. Motorlu araçtan kaynaklanan tehlike yalnızca motorun işlevini yerine getirmesinden değil, aracın hızına, manevrasına, diğer bir araçla çarpışma ve zarar verme ihtimalinin büyüklüğüne bağlıdır¹². Sürücünün motoru durdurmasından sonra daha önce belli bir hızda hareket etmesi nedeniyle yokuş aşağı giden araç, o ivme ile yola devam ettiğinden bu araçta işletilme halinde sayılır. Örneğin araç üzerindeki yükün yola dökülerek başka araca zarar vermesinde veya araçta bulunan bir yolcunun elini camdan dışarı sarkıtması neticesinde kazaya sebep olarak zarar vermesi hallerinde Oftinger’e göre işletme

⁴ **Gürsoy, Tahir**, İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Anahatları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara,1974,s. 31.

⁵ **Strebel,Huber,Eugen**Art.37,Nr.7 ff.; BGE 63 II 268;64 II 240; 78 II 162;88 II 455; 97 II 161.

⁶ **Eren**, Genel Hükümler, s.787.

⁷ **Bolatoğlu**, s.169.

⁸ **Oftinger**, II/2, s. 534; **Esser, Josef/ Weyers, Hans, Leo**, Schuldrecht Besonderer Teil,Bd.II, 6.A,Heidelberg, 1984,s.560; **Tandoğan**, Kusura Dayanmayan, s.242.

⁹ **Eren**, Genel Hükümler, s.787.

¹⁰ **Yılmaz**, Zararın Paylaştırılması, s.114.

¹¹ **Gürsoy**, İsviçre Hukuku, s. 30; **Tandoğan**, Kusura Dayanmayan s. 240.

¹² **Eren**, Genel Hükümler, s.788.

tehlikesiyle işleten sorumludur¹³. Bir araç hareket halinde iken çektiği araç veya takılan römork ile arasında bir bütünlük bağı kurduklarından, çekilenin kopması halinde araç işleteni KTK m.102/1'e göre sorumludur. Ancak çeken araç işletilme halinde değil ise bağlantısı kopan römork hareket halinde olsa dahi zarardan KTK 85/1 kapsamında sorumluluk doğmaz.

1.1.2. Hareket Halinde Olmayan Araçlarda İşletme

Normal şartlarda hareket etmeyen park halinde bulunan araç işletilme halinde sayılmaz. Fakat trafiğin aktığı bir alanda park halinde bırakılmış veya durmuş araç hareketsiz olsa da işletilme halinde sayılır¹⁴.

Sonuç olarak tehlike sorumluluğunun KTK kapsamında kabul edilmesinin yegâne sebebi kanaatimce zarar görenin koruma altına alınması olduğundan, trafiğe çıkarma ölçüsünü kabul etmek mağduru korumak için daha uygun olacaktır. Sadece mekanik olarak çalışan işletilme durumunda olan araçlarda bu sorumluluğun varlığını kabul etmek yasanın uygulanmasını kısıtlar. Örneğin büyük bir otobanda park etmiş bir tırın mekanik olarak hareket halinde olan bir araçtan daha az tehlikeli olduğu söylenemez. Kaldı ki sorumluluğun tespitinde kaza esnasında aracın çalışır vaziyette olup olmadığını ispat etmek de zor olur.

1.2. İşletme Halinde Olmayan Araçtan Kaynaklanan Trafik kazası Neticesinde Zarar Meydana Gelmesi

İşletilme halinde bulunmayan aracın neden olduğu kazada zarar görene karşı işletenin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu bulunmamaktadır, sorumlu işletendir. Trafikte hareket etmeyen, mekanik olarak çalışmayan araç işletilme durumunda bulunmamaktadır¹⁵. Aracın işletilme halinde olmadığını kanıtlamak zarar gören üzerine bırakılmıştır¹⁶.

¹³Eren, Genel Hükümler, s.788.

¹⁴Eren, Genel Hükümler, s.789.

¹⁵Oğuzman/ Öz, s.218.

¹⁶Bolatoğlu, s.178.

1.2.1. Zarara Neden Olan Olay Trafik Kazası Olmalıdır

KTK dâhilinde işleyen sorumluluğundan bahsedebilmek için zarara sebep olan olayın trafik kazası olması gereklidir¹⁷. Kanun koyucu trafik kazasının tanımını “*Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan olaydır*” şeklinde yapmıştır. Trafik kazasının varlığından bahsedebilmek için en az bir aracın işletilme halinde bulunması gereklidir.

1.2.2. İşletmenin veya Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kimselerin

Kusuru Bulunmalıdır

TBK hükümleri gereği araç işleten kendi kusurundan sorumludur ayrıca işleten eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin verdiği zararlardan da KTK kapsamında sorumludur. Kusur, makul dürüst işletenin yapmaması gereken hareketi yapmış olması olarak değerlendirilebilir, trafik kuralları ve işaretlere riayet etmemesi şeklinde örneklendirilebilir.

1.2.3. İşletilme Halinde Bulunmayan Araç Bozuk Olmalıdır

Aracın bozukluğunun sebebiyet verdiği kazalarda oluşan zararlardan işleten sorumludur. Aracın yapılışındaki arıza, yetersizliğinden dolayı teknolojinin ulaştığı yerde olmayışı, elverişsiz malzeme kullanılmış olması bozukluk olarak kabul edilebilir. İşleten araçta sadece zarara sebebiyet verdiği söylenen bölümün bozuk olmadığını kanıtlaması yeterlidir.

1.3. Kazandan Sonra Yapılan Yardım Çalışmalarında Zararın Meydana Gelmesi

İşletenin ve araç işleticisi teşebbüs sahibinin kendi aracının dahil olduğu kazadan sonra yapılan yardım edenin uğradığı zararlardan sorumluluğu doğar. Fakat teşebbüs sahibinin sorumlu olması işletenin kazadan dolayı kendi sorumlu olması, yardımın kendisine, araçta bulunanlara veya kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılmasına bağlıdır. İşletenin sorumluluğu kusursuz, sınırsız iken teşebbüs sahibine

¹⁷Eren, Araç İşleten, s.167; Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s. 45.

sınırlı şartlarda sorumluluk yüklenmiştir. Kazadan sonraki yardım çalışması sebebiyle işletenin kusuru bulunmamasına rağmen sorumlu olması için¹⁸:

- a) Trafik kazasında yardım çalışması biri tarafından yapılmış olmalıdır.
- b) Yardımdan faydalanan işletenin aracının trafik kazasına katılmış yardımdan yararlanan işletenin aracı katılmış olmalıdır.
- c) Yardım çalışmalarında yardım edenin zararı olmalıdır.
- d) Kazanın sorumlusu araç işleten kişi olmalı ve yapılan yardım kendine veya araçta bulunan kimselere yapılmalıdır.

Yukarıda saydığımız şartlar oluşmuş ise yaşanan kaza ile doğrudan illiyet bağı bulunmayan zarardan araç işletenin sorumluluğu doğmaktadır¹⁹. Kaza sonrası yardım faaliyetinde bulunan kişinin zararının giderilmesini istemesi için yaptığı yardım faaliyeti ile ortaya çıkan zararın arasında uygun illiyet bağının varlığını ispatlaması gereklidir.

2.Bir Zarar Ortaya Çıkmalı

Zarar; maddi ve manevi olmak üzere iki çeşittir²⁰. Maddi zararlarda kişinin iradesi dışında malvarlığında azalma olur iken, manevi zararlarda kişinin yine iradesi dışında kişilik değerlerinde azalma ve kayıplar olur²¹.

İşletenin hukuki sorumluluğunun doğması için kişinin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması gerektiğine KTK m. 85’de yer verilmiştir. Yasa maddesi okunduğunda kast edilen zararın; şeye, şahsa, maddi ve manevi olmak üzere tüm zarar olduğu düşünülmektedir. Oysa KTK her çeşit zararı kapsamının içine almamıştır. Altta değerlendirmesini yapmış olduğum zararlar KTK kapsamı dışında kalan tazminin genel hükümlere göre yapılacağı zararlardır.

2.1. Aracın Uğradığı Zarar

Araçta meydana gelen zararların tazmini KTK m. 87/1’de yer aldığı üzere, *“Motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk genel hükümlere tabidir”* şeklindedir. Araç bazı durumlarda sahibinin himayesinde olmayabilir farazi işletene geçmiş olabilir.

¹⁸Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 507.

¹⁹Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.503.

²⁰Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s. 86..

²¹Antalya, Genel Hükümler, s.488.

Araç üçüncü bir kişiye uzun süreli olarak kira, ariyet veya rehin verilmiş olabilir, böyle bir durumda kiracı, ariyet veya rehin alanın işleten olduğu sırada himayesinde iken araç zarar görmüş ise ortaya çıkan zarardan genel hükümlere göre sorumluluk doğar.

Yasa maddesinde geçen “*malik ile işleten arasındaki ilişkide*” ifadesine yer verildiğinden aracın sahibi olmayan kişilerin bu kanun maddesi dışında olduğu anlaşılmaktadır. Aracın maliki olduğu durumlarda aracın sahibi dışında bir işletenin neden olduğu zararların tazmini için sorumluluk, genel hükümlere göre belirlenir. KTK sadece araç dolayısıyla meydana gelen zararlar için tehlike sorumluluğunu kabul etmiştir²².

2.2. Yolcunun Yanındaki Eşyalar Dışında Taşınan Eşyalardan Doğan Zararlar

Araçta taşına eşyalardan kaynaklanan zararlarda, KTK m. 87/II hükmü uygulanmaktadır.

Yolcunun yanına almış olduğu bagaj ve benzeri eşyanın neler olduğu bunların haricinde bulunan eşyaların miktarı ve neler olabileceği konusunda sözleşme hükümlerine ve örf adet kurallarına riayet edilmelidir²³.

Eşyanın zarar gördüğü sırada eşyanın sahibi araçta değil ise veya motorlu araç kaza yapmadığı halde yolcunun bagajını düzgün yerleştirmede için eşyası zarar görmüş ise ortaya çıkan zarardan sorumluluğun tespiti için genel hükümlere başvurulacaktır²⁴.

Yolcu, beraberindekiler haricinde bulunan eşyasına gelen zararın tazmini için işletene TBK 49 vd. maddelerine göre kusurun varlığını ispat ederek gidebilir. Şartları mevcut ise TTK 875 vd. maddelerine göre taşımacının sorumluluğuna gidebilir. İşletenin çalıştırdığı kimse eşyaya zarar vermiş ise genel hükümlere tabi adam çalıştırmanın sorumluluğuna gidilebilir.

²²Gürsoy, s. 41. Bu ilke, KTK’ nın öngördüğü sorumluluğun doğal bir sonucudur; zira KTK, araca gelen zararları değil, aracın neden olduğu zararları düzenler.

²³Bolatoğlu, s. 139.

²⁴Yılmaz, Zararın Paylaştırılması, s. 44.

2.3. Manevi Zararlar

Bir kimsenin kişilik değerlerinde iradesi dışında oluşan zarara manevi zarar denir. Manevi zarar kişide ruhsal üzüntü ve keder yaratabilir. KTK 87.maddesinde manevi zarara yer verilmemiş olsa da aynı kanunun 90.maddesinde manevi tazminat konusunda genel hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir.

Araç işletenin manevi zarara ilişkin tazminat yönünden KTK kapsamında sorumlu olup olmayacağı yönünde farklı görüşler bulunmaktadır.

Sorumluluk açısından KTK’ nun uygulanmayacağı, genel hükümlerin uygulanacağı haller kanunun 87.maddesinde yer almaktadır. Söz konusu maddede manevi zararlar özellikle belirtilmediğinden, manevi zararların tazmini için KTK kapsamında sorumluluğun doğabileceği yönünde değerlendirme yapılabilir²⁵.

Genel kabul gören görüşe göre ²⁶ Manevi zararların “KTK 92.Maddesi’nde” zorunlu mali sorumluluk sigortası dışında bırakılması ve aynı kanunun 109.maddesinde zamanaşımı süresinin maddi zararlar ilişkin olduğu yönünde kısıtlama getirilmiş olmasından dolayı manevi zararlar KTK kapsamı dışında tutulmuştur²⁷. Yaşanan trafik kazası ölümle neticelendiğinde işletenin karşılaması gereken manevi zararların TBK m.56/1 fıkrasına göre, yaralama ile neticelendiğinde TBK m.56/2 fıkrasına göre talep edilmesi gerekir. Araç işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler de kazaya neden olmuş olabilir. Böyle bir durumda da zarar görenin TBK 56.maddesine göre talep ettiği manevi zararı TBK 116.maddesine göre karşılaması gerekmektedir.

Anayasa Mahkemesi 17.07.2020 tarihinde “Karayolları Trafik Kanunu’nun 90. maddesinin birinci cümlesinde yer alan “...ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda...” ibaresi ile ikinci cümlesindeki “...ve genel şartlarda...” ibaresinin ve 92. maddesinin (i) bendinin” Anayasa’ya aykırı olduğu gerekçesi ile iptaline karar vermiştir. Tezimizin ilk bölümünde zarar görenin manevi tazminat talebi başlığı altında Mahkeme kararı gerekçesi ile açıklandığı için tekrardan kaçınıyorum.

²⁵ Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s. 42.

²⁶ Nomer, s. 67; Kılıçoğlu, Batider, s. 32; Kılıçoğlu, Genel Hükümler s.506.

²⁷ Altunkaya, Mehmet, İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Rolü, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 1-2, Y. 1999, s. 190.

Eşyaya bağlı maddi zararların tehlike sorumluluğu içerisine alınır iken yaşama ve vücut bütünlüğü ihlaline yönelik manevi zararların kapsam dışında bırakılmasının kabul edilemez olduğu ileri sürülmüştür²⁸.

Motorlu aracın işletilmesine bağlı olarak meydana gelen manevi zararların, KTK kapsamında değil, TBK 56.maddesine göre tazmini gerekmektedir. Bu yönde bir tazminat davasında hakim tarafların sosyal ekonomik durumlarını kriter alarak zarar görenin acısını, üzüntüsünü, öfkesinin dinmesi için uygun bir bedel takdir etmektedir. Manevi zararlarda maddi zararlarda olduğu gibi zararın sigortacılık hesaplama tekniği kullanılarak hesaplanması mümkün değildir²⁹. Ayrıca zamanaşımın düzenlendiği KTK 109 maddesinde maddi zararlara yer verilirken manevi tazminata yer verilmemiştir, bu durumda Kanun Koyucu manevi zararları KTK kapsamı içerisine almak istese idi özel zamanaşımı süresini maddi zararlar için düzenlemezdii şeklinde bir yorum yapılabilir.³⁰

3. Motorlu Aracın Sebep Olduğu Bir Zarar Doğmalı

Karayolları Trafik Kanununda motorlu araç kavramına dolaylı olarak yer verilmiş iken, KTK m. 3’de araç kavramını da tanımlamıştır.

Kanun koyucunun tanımlamalarından karayolunda hareket edebilen, işletilme halinde bir motorlu aracın varlığı halinde işletenin hukuki sorumluluğu doğmaktadır³¹.

Motor gücü sayesinde kendi başına gidebilen araçları motorlu araç olarak tanımlayabiliriz. İnsan veya hayvan gücüyle hareket edebilen el arabası, bisiklet fayton araçlar motorlu araç kabul edilmediklerinden haklarında genel hükümler uygulanır³². Motosikletler insan veya yük taşıyorlar ise motorlu araç olarak kabul edilmiştir³³.

KTK’ da “paletli veya madeni tekerlekli traktör, biçer-döver ve yol inşa makineleri ile benzeri tarım, sanayi, bayındırlık, milli savunma ile çeşitli kuruluşların iş ve hizmetlerinde kullanılan ve karayolunda insan, hayvan ve yük taşımada

²⁸ Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s.42, Bolatoğlu, s.142.

²⁹ 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.

³⁰ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.505.

³¹ Adal, s. 39-40.

³³ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.497-502.

kullanılmayan araçlardır” şeklinde iş makinalarının ne olduğu izah edilmiştir. İlgili maddede “insan, hayvan ve yük taşımasında kullanılmayan” biçimindeki ifade, yol inşa makineleri ve benzer araçlar için olduğu düşünülmelidir. Çünkü traktör ve biçer-döver bazı durumlarda yük taşıma işleri yapan motorlu araçlardır. Dolayısıyla traktör ve biçerdöverin vereceği zararlardan KTK hükümleri kapsamında işleten sorumludur³⁴.

CTK. Kapsamında motorlu aracın karayolunda hareket kabiliyeti olması ve çalışabilmesi gereklidir. Karayolunda hareket edebilmesi çalışabilmesi motorlu aracı; yük vinçleri, tren, teleferik, asansör, tramvay gibi ayıran bir özelliktir.

4.Zararın Trafik Kazası Sonucu Oluşması

CTK kapsamında işletenin sorumluluğunun ortaya çıkmasına neden olan vakanın trafik kazası olması gerektiğini tezimizin çeşitli yerlerinde değinmişim. Yasa da trafik kazasının net bir şekilde tanımı yapılmıştır. Kanunun tanımından trafik kazasının gerçekleştiğinin var sayılması için en az bir aracın işletilme halinde olması gerektiği anlaşılmaktadır.

5.Trafik Kazası Karayolunda Gerçekleşmeli

CTK m. 3’e göre karayolu “*Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.*” şeklinde tanımlanmıştır.

Motorlu araç kural olarak karayolunda hareket eder, işletilir ve aracın neden olduğu zarardan işleten sorumludur. Kanun koyucu işletilme alanına ilişkin bir sınırlama belirlememiştir. İşletenin işletme tehlikesinden sorumluluğu için aracın nerede hareket ettiği değil, işletilme halinde olması önemlidir. Normal şartlarda karayolunda ilerlemesi beklenen bir araç tarlaya, bahçeye ve sair alanlara girerek zarara sebebiyet verir ise de işleten sorumlu tutulacaktır. İşletme alanını sınırlandırmak tehlike sorumluluğunu da sınırlamaya neden olur. Motorlu araçlar karayolu dışında da büyük tehlikelere sebep olabilirler. Deneme pistleri, tamirhaneler gibi yerler karayolu sayılmasa da motorlu aracın tehlikeli olmasına elverişli yerlerdir.

CTK’ ya göre araç işletenin sorumlu olması için işletilme halinde en az bir araç bulunmalıdır ve bu araç zarara CTK kapsamında karayolu sayılmış yerlerde neden

³⁴Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.495.

olmuş olmalıdır. Kazanın gerçekleştiği yerde taşıt trafiğine açık olması faydalanılmasının mümkün olması gerekir, tarla boş arazi bağ bahçe gibi bir alanda yaşanan kazada KTK hükümleri uygulanmaz. Yargıtay karayolunda yaşanmayan trafik kazalarını genel hükümlere göre değerlendirmiştir.³⁵

Karayolunda ilerlerken bir aracın frenin patlaması ile ya da farklı bir nedenle yoldan çıkarak üçüncü kişiye çarpması, bir evin bahçesine ya da bina içerisine girmesi, hemzemin geçitlerde³⁶, akaryakıt istasyonları³⁷, gibi alanlarda KTK hükümlerine göre işletenin sorumluluğu bulunmaktadır.

6. Bir Araç İşleteni Veya Bir Teşebbüs Sahibi Olmalıdır

Kanun koyucu KTK 85/1.maddesinde karayolunda yaşanan trafik kazasında ortaya çıkan zararlardan işleten ve işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibini sorumlu olduğunu ifade etmiştir.

7. Uygun İlliyet Bağı

Aracın işletilmesi ile ortaya çıkmış olan zarardan işletenin sorumluluğuna gidilebilmesi için KTK m.85' e göre zarar ile araç arasında illiyet bağı olmalıdır. Zarara motorlu aracın işletilmesinin sebep olduğunu, aradaki illiyet bağını zarar gören ispat etmek zorundadır. İşletenin sorumluluğunun doğması için aracın zarar görene çarpması, dokunması, eşyaya çarpması gerekli değildir, dolaylı illiyet de mümkündür, örneğin aracın ışığından, sesinden korkan birinin gördüğü zarar buna örnek olarak verilebilir)³⁸

İşletilme durumunda bulunmayan araçların neden olduğu zararlarda KTK m. 85/f. III' e göre sorumluluk tespit edilir. Buradaki sorumluluk işletilme halindekiinden

³⁵ Yargıtay 17. HD.29.04.2019 E.2016/1951, K.2019/5178,www.yargitay.gov.tr (Erişim Tarihi:01.10.2020).

³⁶ Yargıtay 17.H.D, 28.05.2019 E. 2016/17827,K.2019/6938, www.yargitay.gov.tr (Erişim Tarihi:01.10.2020).

³⁷ Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s. 74-75.

³⁸ Eren, Genel Hükümler s.773.

farklı olarak; sebep sorumluluğudur³⁹. Elbette ki zarar ile işletilme durumunda bulunmayan aracın neden olduğu trafik kazası arasında uygun illiyet bağı olmalıdır.

İşletilme durumunda bulunmayan bir aracın sebebiyet verdiği kazada, zarar gören, işletenin ya da fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğu veya kazaya araçtaki bir arızanın sebep olduğunu kanıtlaması gerekmektedir⁴⁰. Söz konusu araçların işletilme hali bulunmadığından daha az tehlikeli oldukları düşüncesi ile KTK kapsamında bu araçlar için tehlike sorumluluğu benimsenmemiştir⁴¹. İşletilme halinde olmayan araçların işletenleri açısından eğer işletenin kusuru kazaya sebebiyet vermiş ise kusur sorumluluğu ya da işletenin fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru veya araçtaki bir arıza sebebiyet vermiş ise olağan sebep sorumluluğu doğmuştur⁴². Kanun maddesinden de anlaşıldığı üzere işletilme halinde olmayan bir araç işletenin sorumluluğuna gidilebilmesi için; işletilme halinde olmayan bir motorlu araç olmalıdır, işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru bulunmalıdır, işletilme halinde bulunmayan araç bozuk olmalıdır. Küçükbaşlıklar halinde aşağıda izahına çalışacağız.

8.İşleten Kurtuluş Kanıtı Getirmemiş Olmalıdır

8.1. Genel Kurtuluş Kanıtları

Kanun Koyucu, KTK 86.maddesinde; motorlu araç işletene ve bağlı olan teşebbüs sahibine aynı kanunun 85.maddesinde yüklediği sorumluluktan belli şartların varlığını ispatladığı takdirde kurtulma imkânı vermiştir. İşletene KTK 86 maddesinde kusursuz sorumluluktan kurtulma ihtimaline, *“işleten, kendisinin veya eylemlerin sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur”* yer verilmiştir.

³⁹Eren,Araç İşleten, s. 159-160; Hüseyin Ateş, “İşletilme halinde Olmayan Motorlu Araçların Verdiği Zararlardan Sorumluluk” ,ABD, 2012/2, 2012, s. 419-122.

⁴⁰Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s. 142-143; Eren, Araç İşleten, s. 159-163; Eren,Genel Hükümler s. 765-766;Ateş, s. 419-421.

⁴¹Eren, Genel Hükümler, s.762-763.

⁴²Ateş,s. 420.

Araç işletenin; kendinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurlu olmadığını ve araçtaki bir arızanın zarara sebep olmadığını ispatlaması tek başına yeterli değildir. İşletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın kaynağının mücbir sebep veya zarar görenin ya da bir üçüncü kişinin ağır kusuru olduğunu kanıtlaması gerekir⁴³. Araç işletenin kanunda yer verilmiş olan trafiğin düzenine ilişkin kuralların tamamına uyduğunu sorumluluktan kurtulma açısından kanıtlaması gerekir⁴⁴.

Araç işletenin nedensellik bağıını kesen sebeplerden en az birini ispat etmesi dışında yaşanan kazaya araçtaki arızanın sebep olmadığını da ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabileceği düşünülebilir. İşleten zarara neden olduğu söylenen kısmın arızalı olmadığını ispat etmesi kâfidir⁴⁵. Araçtaki bozuk bazen üçüncü kişilerin yada zarar gören kimsenin kusuru nedeniyle oluşabilir böyle bir durumda işleten sorumlu tutulmamalıdır⁴⁶.

8.1.1. İlliyet Bağını Kaldıran Nedenler

KTK 86.maddesinde illiyet bağıını kesen nedenler sayılmıştır.

8.1.2. Mücbir Sebep

Nedensellik bağıını kesen mücbir sebebin işleten ve teşebbüs sahibini sorumluluk dışında bırakabilmesi için kesinlikle teşebbüs sahibinin aracı veya işletenin dışında yaşanan öngörülmez olay olması gerekir ⁴⁷ . Çünkü normal koşullarda beklenmedik olaylardan işletenin ve teşebbüs sahibinin sorumluluğu bulunur ⁴⁸ . Mücbir sebep genellikle yıldırım, çığ düşmesi gibi doğa olaylarıdır.

Temelinde aracın işletilmesine ilişkin bir beklenmedik olay mücbir sebep sayılmaz önemli olan aracın işletilmesi dışında gerçekleşen bir olay olmasıdır⁴⁹. Aracın

⁴³Kılıçoğlu, Batider, s.35.

⁴⁴Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s. 508-511.

⁴⁵Tandoğan, İsviçre, s.213.

⁴⁶Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.509.

⁴⁷Eren, Genel Hükümler, s.800.

⁴⁸Eren, Genel Hükümler, s.800.

⁴⁹ Eren, Genel Hükümler, s.801, Yargıtay 17. HD, 16.06.2019 E. 2016/13692, K. 2019/7202, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 20.06.2020.)

freninin bozulması, aracın tekerlerinin kontrolden çıkması, buzlanma, gün ışığı ve benzeri olaylar mücbir sebep olarak değerlendirilemez.

Yargıtay⁵⁰ araçta ki teknik aksamda ki bozuklukları beklenmeyen bir hal olarak nitelendirmiş ve mücbir sebep olarak görmediği için işleten sorumluluktan kurtulamamıştır.

Yasaya göre mücbir sebebin varlığını ispatlaması gereken taraf işleten ve teşebbüs sahibidir. İşleten veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru ile öngörülebilir bir çığ düşmesi olayında (mücbir sebep olması için bu durumun öngörülemez olması gerektiğinden) sorumluluk doğar. Mücbir sebebin var olduğu yerde arıza veya kusurdan, kusurun ve arızanın olduğu yerde de mücbir sebepten bahsedilemez⁵¹.

8.1.3. Zarar Görenin Ağır Kusuru

Mücbir sebep de olduğu gibi KTK 86.maddesinde nedensellik bağıını kesen ikinci bir sebep olarak zarar görenin ağır kusuru belirtilmiştir. İşleten veya teşebbüs sahibi yaşanan kazanın oluşmasının tek sebebinin zarar görenin ağır kusuru olduğunu ispat edebilir ise sorumluluktan kurtulur.

Yaşanan kazada nedensellik bağıının kopması için zarar görenin hafif kusurlu değil ağır kusurlu olması gerekmektedir. Zarar görenin kusuru yoğun ve ağır ise işleten sorumlu tutulmamaktadır, kusur nedeniyle de işletme tehlikesinin ikinci plana düşmüş olması gerekmektedir⁵². Her vakada ayrı bir şekilde duruma göre zarar görenin ağırkusuru değerlendirilmelidir. Örneğin, bir kimsenin intihar etmek için kendini üst geçitten yola atması, işletme yeteneği olmayan birinin kurallara uymadan yolda yürüdüğü sisli bir havada yavaş seyreden sürücünün tüm uyarılarına rağmen kazanın gerçekleşmesi benzeri olaylarda işleteni sorumlu tutmak mümkün değildir⁵³.

Ağır kusurdan kasıt %100 kusur değildir. Fakat uygulamada zarar görenin kusurunun illiyet bağıını kesecek derecede ağır olup olmadığı değerlendirilmeden

⁵⁰ Yargıtay 17.HD 15.01.2019 E.2018/3950, 2019/131 K. ,www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi:20.06.2020).

⁵¹ Eren, Genel Hükümler, s.801.

⁵² Aşçıoğlu, Tazminat Davaları, s. 63; Bolatoğlu, s. 191; Eren, Araç İşleten, s.210; Havutçu/ Gökyayla, s. 138.

⁵³ Aşçıoğlu, Cezai Sorumluluk, s. 121-122.

bilirkişiler marifeti ile yüzdelik bir ölçü ile tali yahut asli kusurlu olduğunun tespiti yapılmaktadır⁵⁴.

Motorlu araçta bir arızanın veya işletenin kusurunun var olduğu bir kazada zarar görenin ağır kusurunun da bulunduğu düşünülürse, işleten ve teşebbüs sahibi yine sorumlu olur, ancak bu sorumlulukları KTK 86/II maddesi gereğince tazminattan indirim yapılarak hafifletilir.

8.1.4. Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru

Üçüncü kişinin ağır kusuru da zarar görenin ağır kusuru gibi KTK 86. maddesinde yer alan üçüncü bir kurtuluş sebebidir. Kanun maddesinde yer alan üçüncü kişi; işleten ve fiillerinden sorumlu olduğu kişiler ve zarar gören haricinde olan kişilerdir⁵⁵.Trafik kazasına işletenin kusuru yol açmamış veya kaza araçtaki bir arıza nedeni ile olmamışsa üçüncü kişinin ağır kusurunu ispat eden araç işleten zarardan sorumlu tutulmaz.

Birden fazla aracın karıştığı işletenlerden birinin ağır kusurlu olduğu bir trafik kazasında; kusurlu işletenin kusurunu üçüncü kişinin ağır kusuru gibi kabul edilip diğer kazaya karışan işletenin zarardan sorumlu tutulmaması gerekir.

Üçüncü kişinin kusurunun nedensellik bağıını kesecek kadar ağır ve yoğun olması gereklidir, hafif kusur yeterli değildir ⁵⁶ . Burada bahsedilen kusurun ağırlığı işletme tehlikesini zarar görenin ağır kusurunda olduğu gibi arka plana atması gerekmektedir. KTK 86 maddesinde üçüncü kişinin ağır kusurunun indirim sebebi yapılacağı bildirilmemiştir. Ayrıca üçüncü kişinin kusurunun hafif olması halinde zarar görene ödenecek tazminattan indirim yapılmaz.

⁵⁴Yargıtay 4. HD,02.04.2001,E. 2000/ 12206, K. 2001/ 3218, <http://www.hukuki.net/>, (Erişim Tarihi 20.06.2020).

⁵⁵**Kılıçoğlu**, Genel Hükümler s.514.

⁵⁶ Yargıtay, 4. HD, 21.10.2003 E. 2003/ 11276, K. 2003/12088, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi: 20.06.2020).

8.2. Özel Kurtuluş Kanıtları

8.2.1. Motorlu Aracın Çalınması ve Gasp edilmesi

Normal şartlarda aracı gasp eden veya çalan kişilerin üçüncü kişilere verdiği zarardan işletende birlikte sorumlu iken KTK 107.maddesi ile işletene aracın çalınmasında ya da gasp edilmesinden kendisinin ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun bulunmadığını ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulma imkânı verilmiştir⁵⁷. İşleten kendisinin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru olmadığını kanıtlayamaz ise aracı çalan ve gasp eden kişilerle birlikte işleten de müteselsilen sorumlu olur⁵⁸.

8.2.2. Motorlu Araç İle Hatır Taşınması Veya Kullandırılmasının Hatır

İçin Yapılması

Araç ile yapılan taşınmanın, hatır için olması veya aracın kullanımının hatır için başkasına bırakılması halinde KTK m. 87/I hükmü uygulanır, zararların tazmini genel hükümlere tabidir.

Taşınmanın karşılıksız ücret almadan yapılması nedeniyle kanun maddesi ile yasa koyucu sorumluluğu genel hükümlere tabi kılarak işletenin sorumluluğunu hakkaniyet açısından kısıtlamıştır⁵⁹. Hatır taşınması yapılması halinde ortaya çıkan zararlar “Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası” ile teminat altına alınamazlar, bunun nedeni de KTK’ un da tehlike sorumluluğu bulunduğu hallerde “Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası” yaptırılmasını buyurmasıdır. KZMSS Genel Şartları m. A.6.1 hükmü ile 01.05.2015 tarihinde yapılan değişiklik ile genel hükümlere tabi zarara ilişkin tazminat taleplerinin teminat kapsamında olduğu belirtilmiştir. Fakat Yargıtay hatır taşınmasına giren olaylara ilişkin talepleri sanki teminat kapsamındaymış gibi ZMMS yönünden indirim uygulamaktadır⁶⁰. Değişikliğe uğrayan Kanun nedeni ile Yargıtay’ın da

⁵⁷ Yargıtay 17. HD, 25.05.2019 E. 2016/ 14496, K. 2019/6327, [http:// www.hukuki.net](http://www.hukuki.net), (Erişim Tarihi:21.06.2020).

⁵⁸ Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.490.

⁵⁹ Bilge, M. Emin, Hatır İçin Taşınanın Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu ve Yargıtay Uygulaması, Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, 5(1-4), 2001, s. 331347;

⁶⁰ Yargıtay, 17.HD. 08.10.2020 E.2018/3314, K.2020/5375, www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi :01.10.2020).

kararlarında; uygulamasını ve görüşünü yasa hükmüne uygun hale getirmesi gerekmektedir⁶¹.

Hatır için taşımanın ana fikri iyilik yapmak ve nezaket göstermektir. Hatır için taşıyan kişi bunu ivazsız yapması yahut karşı edim aldı ise de edimin çok önemsiz olması gerekir⁶². Ücretsiz olarak yapılan bu taşımada işletenin rızası gerekmektedir⁶³.

Hatır için taşımada işleten ücret almamış olsa dahi bir menfaati çıkarı da bulunmaması gerekmektedir. Örneğin aynı yöne giden komşuyu araca almak⁶⁴ hatır için taşıma iken işverenin işçisini aracında taşıması hatır için taşıma değildir⁶⁵.

Hatır için taşıyan veya hatır için aracını veren işleten sorumluluğu zarar görenin vücut bütünlüğüne, kişilik haklarına ya da eşyasına ilişkin olabilir. Zarar görenin kusurlu davranışı bulunabilir. Örneğin ⁶⁶, zarar görenin işletenin alkol almış olduğunu bildiği halde araca binmesi halinde zarar göreninin kusuru bulunmaktadır. Zarar görenin kusuru nedeniyle tazminat miktarından indirim yapılması gerekmektedir.

KTK 87/I. maddesine göre hatır için taşıma ya da hatır için aracı verme durumlarında işleten genel hükümlere göre TBK 51.ve TBK 52. maddelerine göre sorumludur. İşletenin zararın oluşmasında kusuru olmadığını kanıtlaması gerekir. İşleten, hatır için taşıdığı kazada zararın işleten, zararın üçüncü kişilerin kusurlu davranışlarından meydana geldiğini kanıtlayabilir ya da işletenin aracını hatır için verdiği bir durumda kaza gerçekleşir ise aracı karşılıksız kullanan zarar görene aracı teslim ederken araçta bir arıza olmadığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Mahkemede işleten tamamen sorumluktan kurtulabileceği gibi hatır için yapılan eylem nedeniyle tazminattan indirim de alabilir. Ancak hatır için taşıma ve verme iddiası

⁶¹ **Ulaş, Işıl**, Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı, Cilt:31, S.2, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2015, s. 34.

⁶² Yargıtay, 10.HD 07.11.2017 2015/21557 E,2017/7639 K. , www.yargitay.gov.tr, (Erişim Tarihi :06.08.2020)

⁶³ **Bolatoğlu** , s.27.

⁶⁴ Yargıtay, 17. H.D, 07.10.2019 2016/19856 E.2019/9006 K.,www.yargitay.gov.tr,(Erişim Tarihi : 06.08.2020).

⁶⁵ **Eren**, Genel Hükümler s.804.

⁶⁶ Yargıtay, HGK. 17.03.2010, E.2010/130, K.2010/161, www.yargitay.gov.tr,(Erişim Tarihi:06.08.2020).

itirazolmayıp bir defi' dir ve tarafların dava sırasında ileri sürmesi gerekmektedir, hâkim resen gözetemez⁶⁷.



⁶⁷**Eren**, Genel Hükümler, s.806.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SORUMLULUK

1. BİRLİKTE SORUMLULUK

Birlikte sorumluluk hallerini düzenleyen KTK m. 88/I'e göre, *“bir motorlu aracın katıldığı kazada, bir üçüncü kişinin uğradığı zarardan dolayı birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, bunlar müteselsil olarak sorumlu tutulur.”* Müteselsil sorumluluk hali söz konusudur. Kazaya karışan birden fazla işleten ya da sürücü gibi işletenle birlikte sorumlu olan kimseler olabilir. Sorumluluk açısından zarar görenin üçüncü bir kişi olması ve kazaya karışanların her biri zarar görene karşı sorumlu olmalıdır.

Zarar verenlerden birinde tazminat indirim sebebi gerektirecek bir hal var ise indirimli olan bedel kadar diğer zarar verenlerle müteselsil sorumludur.

Zarar görenin zararının tazmini için zarardan sorumlu olan birden fazla kimsenin sorumlulukları müteselsildir.

KTK 88. maddesi TBK 61. maddesi yerine uygulanacaktır. Trafik kazasında zarar veren işletenlerden birine karşı kesilmiş olan zamanaşımı KTK 109/5 maddesi gereğince diğerleri içinde kesilmiş olur. KTK 109/III maddesi gereğince zamanaşımının kesilmesi sigortacı olan taraf içinde geçerlidir.

Trafik kazası neticesinde ortaya çıkan zarardan sorumlu olan kişilerin aralarındaki iç ilişkide hukuki bağa göre olayın şartları göz önünde tutularak pay edileceği KTK m. 88/II' de belirtilmiştir. Yasa maddesi gereği aralarında bazıları ödemesi gerekenden daha fazla tazminat öder ise müteselsil sorumluluğa dayanarak diğerlerine rücu hakkını kullanabilir. Bu kişinin rücu talebi mahkemeye intikal ettiğinde hâkim zararı karşılayan kimsenin rücu hakkının var olup olmadığını, var ise oranın ne kadar olduğunu tayin edebilir. Zararın tazmininden sonra tarafların birbirlerine karşı rücu hakları ve sorumluluk çeşitleri bakımından aralarında çekişmeli durumlar olabilir.

Trafik kazasına karışan işletenlerin tehlike sorumlulukları yarışabilir. İki aracın üçüncü bir araca çarparak gerçekleştirdikleri bir trafik kazasında iki aracın tehlike sorumlulukları yarışır ve eşit paylaşılır. Zarar görene ödenen tazminatın tamamını iki

araç işleteninden biri karşılarsa ödediği tazminatın yarısını diğer tehlike sorumlusu araç işletenine rücu edebilir.

Tehlike sorumluluğu ile bazı durumlarda olağan sebep sorumluluğunun yarışabilir. Örneğin, özen sorumluluğu olan hayvan bulunduran ile müteselsil sorumlulardan diğeri tehlike sorumluluğu olan bir araç işletenin sorumlulukları yarışmış olur, zararın büyük bölümü tehlike sorumlusuna küçük kısmı diğer müteselsil sorumluya yüklenmelidir.

Kusur sorumluluğu ile tehlike sorumluluğunun yarıştığı bir trafik kazasında zararın hepsini kusur sorumlusu karşılamaktadır. İki kişinin ayrı araçlarla eşit kusurla üçüncü bir kişiye verdikleri zararda da kusurları gibi zararı eşit karşılayacaklardır¹.

KTk 91/I fıkrasına göre yine aynı yasanın 85.maddesinde yer alan sorumlulukların giderilmesini sağlamak amacıyla mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorunlu olmuştur. KTK 97.maddeye göre zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında içinde kaldığı sürece zarar gören sigortacıya dava yöneltebilir. Sigorta poliçesindeki teminat miktarı zarar görenin tazminatını karşılama noktasında yetersiz kalırsa zarar gören, işletene veya diğer sorumlu olan kimselere karşı da dava yöneltebilir.

KTk 109.maddesi ile sadece maddi zararlara ilişkin 2 yıl ve 10 yıllık zamanaşımı süresi belirlenmiştir. Manevi zararların tazmini için TBK 72.maddesinde yer alan 2 yıllık zamanaşımı süresi uygulanır. Yöneltilen davada yetkili yer mahkemesi KTK 100.maddesine göre tespit edilir.

2.SORUMLULUKLARIN KARŞILAŞMASI

Farklı işleten veya teşebbüs sahiplerinin işlettikleri birden fazla aracın karıştığı kazada taraflardan biri ya da hepsi zarar görebilir, tarafların karşılıklı sorumlulukları söz konusudur. Tarafların karşılıklı verdikleri zarar neticesinde yine karşılıklı sorumlulukları da mevcut ise burada sorumluluklar çatışmaktadır². KTK 89.maddesi ile işleten ve teşebbüs sahipleri arasında bulunan sorumluğa açıklık getirilmiştir. KTK m. 89'un uygulanabilmesi için; zarara neden olan işleten ve teşebbüs sahiplerinin KTK

¹Eren, Genel Hükümler, s.814.

²Tandoğan, İsviçre. S.225; Eren Genel Hükümler, s.806.

85. maddesi kapsamında sorumluluklarının bulunması ve farklı işleyen ve teşebbüs sahiplerinin araçlarının zarara sebebiyet vermesi gerekmektedir³.

Kazaya karışan birden fazla işleyenlerden biri KTK 86.maddesine göre sorumluluktan kurtulmuş ise, KTK 89.maddesine göre sorumluluk diğer işleyen açısından doğar. İşleyen sayılmayan sürücünün ve yolcunun zarar görmeleri durumunda ya da aynı işletene ait araçların yapmış oldukları kaza neticesinde doğan zarara ilişkin de KTK 89. maddesi uygulama alanı bulmaz⁴.

Trafik kazaları genellikle araçların birbirlerine temasları ile çarpmaları neticesinde meydana gelmektedir. Ancak KTK 89.maddesinin uygulama alanı bulması için kazada araçların teması şart değildir. Örneğin, araçların birinin far ışığından rahatsız olan diğer araç sahibinin köprü ayağına çarpması, diğer aracın ona çarpmamak için köprüden denize uçması gibi bir olayda temas bulunmamaktadır.

Kanun koyucu KTK 89.maddesini doğan zararlar açısından kişiye ve eşyaya olmak üzere iki fıkra ile ayırmıştır.

Trafik kazasına karışan işleyen bedensel zarar görmüşler ise kanunda yer verildiği şekli ile özel durumlar ve işletme tehlikeleri farklı şekilde paylaştırmayı gerekli kılmadığı takdirde taraflar zarardan kusurları oranında sorumlu olurlar⁵.

Trafik kazasına karışan işleyenlerden ya da teşebbüs sahiplerinden birinin zararı eşyaya yönelik ise, zarar gören, zarar veren işletenin veya teşebbüs sahibinin veya fillerinden sorumlu oldukları kimsenin kusurunu veya geçici olarak ayırt etme gücünü kaybetmesini veya zarar verenin aracının arızası nedeniyle zararın oluştuğunu kanıtlarsa zarar veren işleyen veya teşebbüs sahibi zarardan sorumlu tutulur⁶.

³ **Aras,Bahattin**, Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu, YD.C:34,2008,S:4,s.569.

⁴**Eren**,Genel Hükümler, s.807.

⁵**Kılıçoğlu**, Genel Hükümler, s.519.

⁶**Eren**, Genel Hükümler, s.807.

3.TAZMİNATIN BELİRLENMESİNDE İNDİRİM NEDENLERİ VE SORUMLULUKLA İLGİLİ ANLAŞMALAR

3.1. Tazminatın İndirilmesi

KTk m. 86/II, zarar görenin ortak kusurunun tazminatın takdirinde göz önünde tutulmasını öngören TBK m. 52'nin varlığına rağmen araç işletenin sorumluluğu özel olarak hükme bağlamıştır. Bu hükme göre “*sorumluluktan kurtulamayan işleten, kazanın oluşumunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hâkim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir*”.

Görüldüğü gibi buralarda TBK m. 52'ten ayrışâkim sadece indirim yapabilmektedir. Hâkim, mağdurun ortak kusuru ne kadar ağır olursa olsun, zararı tazmin talebini reddedememektedir.

Zarar görenin kusuru, illiyet bağıını kesecek ağırlıkta ise, zaten işleten bunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. O halde denilebilir ki tazminattan indirim sebebi zarar görenin kusurunun illiyet bağıını kesecek yoğunlukta olmadığı hallerde söz konusu olabilmektedir⁷.

3.2. Sorumluluğa İlişkin Anlaşmalar

Hukuki sorumluluğu ortadan kaldıran sözleşmelerin geçersiz olduğuna KTK m. 111/I' de yer verilmiş olup, “*bu kanunla öngörülen hukuki sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir*” hükmü gereğince sorumluluğu daraltan anlaşmaların da geçersiz olduğu belirtilmiştir. Yasa hükmünün uygulanması için aracın temininden önce sözleşme yapılmış olması gerekir, ilgisiz üçüncü bir kişi ile sözleşme düzenlenmesi hayatın olağan akışına aykırıdır. Tarafların hukuki sorumluluğunu daraltmaya ya da kaldırmaya niyetli olabileceği sözleşmeler taşımacılık sözleşmeleri, hatır için taşıma ya da hatır için aracı kullandırmaya yönelik akitler olabilir⁸.

⁷Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.513.

⁸Kılıçoğlu, Genel Hükümler, s.521.

Zararın giderilmesine ilişkin anlaşmalarda tazminatın miktarında orantısızlık olması halinde KTK m. 111/II hükmü uygulanıp aynı maddenin “*tazminat miktarıyla ilgili olup da açıkça yetersiz ya da fahiş olan anlaşma ve uzlaşmalar yapıldıklarından itibaren iki yıl içinde iptal edilebilir*” şeklindeki içeriği gereğince sözleşmenin iptal edilebilir olduğu açıklığa kavuşturulmuştur. Aynı yasa maddesinin ikinci fıkrası ilk fıkradan farklı olarak üçüncü kişiler içinde geçerlidir. Çünkü ikinci fıkra zararın doğumundan önce ya da sonra tazminatın saptanması veya miktarına ilişkin akitleri kapsamaktadır. Trafik kazasında zarar gören kimse yargılama sürecinin uzunluğunu, yargılama giderlerini düşünerek normalde alabileceği tazminattan çok daha düşük bir sözleşmeye imza atmış olabilir, zarar görenin fahiş olarak düşük bedel almayı kabul ettiği bu sözleşmenin iptali için 2 yıl içerisinde yasal yollara başvurabilir.

SONUÇ

Dünyadaki teknolojik gelişmeler ülkemize de yansımış nüfus artışı ile de birlikte karayolunda kullanılan motorlu araç sayısı git gide artmıştır. Motorlu araçların kullanımındaki artış trafik kazalarına sebebiyet vermiş ve mağdurların maddi ve manevi zararları oluşmuştur. Bu zararların giderilmesi için önce Kıta Avrupası ülkelerinde motorlu araç işletenlerin hukuki sorumluluklarını belirlemek için özel kanunlar yürürlüğe girmiş, ülkemizde de aynı şekilde ihtiyaç duyulduğundan İsviçre Karayolları Trafik Kanunu örnek alınarak 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu yürürlüğe girmiştir.

Motorlu araç işletenin sorumluluğu yurtdışındaki kanunlarda tehlike sorumluluğu şeklinde düzenlenmiş iken, ülkemizde 2918 sayılı Karayolları Trafik kanunu ile motorlu araç işletenin sorumluluğu tehlike sorumluluğuna tabi tutmuştur.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, bir motorlu aracın işletilmesinden doğan zarardan araç işleteni sorumlu tutarken (m.85) ve m. 86'da araç işletenin sorumluluktan kurtulabileceğine yer vermiştir.

Araç işleten sorumluluğunun kusursuz olduğunun tespiti aracın işletilmesi halidir. Motorlu araç karayolunda ya da dışında işletilse bile önemli olan işletme tehlikesinin varlığıdır.

Kanun maddi kriteri dikkate almış KTK m. 3'de aracı satın alan, kiralayan, ariyet veya rehin alan kişiye sorumluluk yüklemiştir. Araç işletilmesinden fayda temin eden, aracın giderlerini karşılayan kişilerde maddi kriterin dışında kalsalar da sorumludurlar.

İşleten gibi işletene bağlı olan teşebbüs sahibinin zarar görenlere karşı sorumluluğunun KTK m.85 ile müteselsil sorumluluk olduğu anlaşılmaktadır.

Mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahiplerinin sorumluluğuna KTK m. 104'de yer verilmiş sorumluluklarının işleten gibi olduğu kabul edilmiştir.

Motorlu aracın işletilme durumunun tespitinde trafiğe çıkma kriteri benimsenmelidir. Trafiğe çıkarma kıstası, zarar göreni korumak açısından daha

elverişlidir. KTK m. 88, zarar gören karşısında aynı zarardan dolayı sorumlu tutulabilen birden fazla kişinin sorumluluğu müteselsil sorumlu olarak düzenlenmiştir.

Tezimizde incelediğimiz konular bütünüyle göstermektedir ki; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğuna çağdaş bir yaklaşım getirmiş bulunmaktadır.



KAYNAKÇA

- Adal, E. (1963). Trafik Kazalarında Akit-Dışı Hukuki Sorumluluk. İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Altunkaya, M. (1999). İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Rolü. Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 7.(1-2).s. 171-196.
- Antalya, G. (2011). Borçlar Hukuku Genel Hükümler. (14. Baskı); Ankara
- Antalya, G. Ve Sonat, K.A.Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Notları. s.6. <https://hukuk.marmara.edu.tr>.
- Aras, B. (2008). Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu. YD.C:34.
- Arslan,S.A.(2010).TBB Dergisi. S.80. s.195-224 <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m>
- Arbek, Ö.(2007).Çocukların Akit Dışı Vermiş Oldukları Maddi Zararlardan Sorumluluk. Yetin Yayınları. Ankara. .
- Arkan,S.(2007).Yeni Karayolları Trafik Kanununun Sigorta ve Garanti Fonuna İlişkin Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme. SHD, C. I, S. 3-4, Y. 1983. Ankara.
- Aşçıoğlu, Ç. (1989). Trafik Kazalarındaki Sorumluluk Ve Tazminat Davaları. Ankara. Söz kesen Matbaacılık.(Kısaltılmışı: Tazminat Davaları)
- Aşçıoğlu, Ç. (2004). Trafik Kazalarındaki Sorumluluğumuz. Cumhuriyet Bilim Teknik.18. (907). 18.
- Aşçıoğlu, Ç. (2012). Trafik Kazalarından Doğan Hukuki ve Cezai Sorumluluklar.(3.Baskı).Ankara. Sözkese Matbaacılık. (Kısaltılmışı: Cezai Sorumluluk)
- Ateş, H. (2012). İşletilme halinde Olmayan Motorlu Araçların Verdiği Zararlardan Sorumluluk. ABD. 2012/2.

- Bilge, M. E.(2001).Hatır İçin Taşınanın Uğradığı Zararların Trafik Sigortası Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu ve Yargıtay Uygulaması. Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, 5(1-4),
- Bolatoğlu, B. (1988).Karayolları, Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu. Ankara.
- Çeliksa, D. (1987). 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu. (1.Baskı).İzmir. Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- Deschenaux, H. and Tercier, P. (1983) Sorumluluk Hukuku (Çeviren: Özdemir, Salim). Ankara.
- Doğramacı, Ş. H. (2007). Tehlike Sorumluluğu. Eskişehir Barosu Dergisi. (14). ss. 68-72.
- Eren, F. (1982-1987). Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukukî Niteliği ve Unsurları. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.39(1-4).159-212. (Kısaltılmışı: Araç İşletenin Sorumluluğu)
- Eren, F. (2020). Borçlar Hukuku Genel Hükümler. (25.Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları.(Kısaltılmışı: Genel Hükümler)
- Esser, J. and Weyers,H.L.(1984) Schuldrecht Besonderer Teil. Bd. II,6.A. Heidelberg 1984.
- Gökcan, H.T. veKaymaz, S.(2001). Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat-Sigorta –Rücu Davaları ve Suçları. Seçkin Yayınları.
- Gültaş, Ş.(2003). Uygulamada Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk. Ankara :Adalet Yayınevi.
- Gürsoy, K. T. (1974). İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Ana hatları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü. Ankara.
- Havutçu A. ve Gökyayla E. (1999). Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk. Ankara.
- İmre, Z. (1949). Doktrinde Ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri. İstanbul.(Kısaltılmışı: Mesuliyet Halleri)

İmre, Z. (1973-1975). Motorlu Taşıt Araçlarının Mecburi Mesuliyet Sigortası Ve Kapsamı. Ticaret Ve Barka Hukuk Haftası 25-28 Nisan, Bildiriler- Tartışmalar. ss.259-305. (Kısaltılmışı: İmre Sigorta V Kapsamı).

İnan. A.N.(1984). Borçlar Hukuku Genel Hükümleri. (3. Baskı). Ankara.

Işıl,U.(2015). Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı. TeminatTürleri ve Özellikle Destek Teminatı.Cilt:31, Sayı:2. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi. s. 34.

Karacan,Ç.H.(2015). Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk(Türk,İsviçre, Alman Hukuku Karşılaştırmalı, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul.

Karahasan, M. R. (1976) Tazminat Davaları. İstanbul.(Kısaltılmışı: Tazminat Davaları)

Karahasan, M.R.(1989). Sorumluluk ve Tazminat Hukuku. Ankara.(Kısaltılmışı: Sorumluluk ve Tazminat Hukuku)

Karahasan, M.R. (1995). Sorumluluk Hukuku. İstanbul. (Kısaltılmışı:Sorumluluk Hukuku)

Karaman, C. Ö.6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Teşebbüs Kavramı ve Tacir Sayılmasının Sonuçları. s.134-143, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/179478>. (Kısaltılmışı: Teşebbüs Kavramı)

Kılıçoğlu, M. A. (1984) 2918 Sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu BATİDER.12.(2-3). (2vd.). Ankara. (Kısaltılmışı: Batider.)

Kılıçoğlu, M. A. (2017). Borçlar Hukuku Genel Hükümler. (21.Baskı) Ankara: Turhan Kitabevi. (Kısaltılmışı: Genel Hükümler)

Kurt, E. Motorlu Araç Mülkiyetinin Devri, Tescili ve Harici Devirler. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/179478>

Nomer, H. N. (1992). 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu. İBD, 116 (1-2-3) İstanbul.

Oftinger, K. (1975). SchweizerischesHaftpflichtrecht. Bd I. Allg. Teil, 4. A. Zürich 1975 (Kısaltılmışı; Oftinger, I, II/1, II/2)

Oğuzman, K. ve Öz T.(2017). Borçlar Hukuku Genel Hükümler,Cilt.II İstanbul.Vedat Kitapçılık.13.bs.

- Ozanoğlu, H. S.(2001) Türk Medeni Kanun'un 940.maddesinin II. fıkrası (Motorlu Araç Rehni) Üzerine. Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, No: 5(1-2), s. 1-15.
- Öz, Y. (2002) Karayolu Taşıtlarında Mülkiyetin Devri, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü). İstanbul. 2002
- Özsunay E. (1971) Trafik Hukukunda Zarar Gelişimi Sorumlusu Olarak “İşleten” Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar, BATİDER. 6.1.(ss.83-110).
- Petek, H. (2015) Kamu Tüzel Kişilerin Karayolu Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluğu, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.16.(s. 3287-3342).<https://dergipark.org.tr/tr/pub/deuhfd/issue/46919/588574>
- Reisoğlu, S. (2000). Borçlar Hukuku Genel Hükümler (14.Baskı). İstanbul: Beta Basım.
- Saymen, F.H. ve Elbir, H.K. (1958) Türk Borçlar Hukuku Umumi Hükümler.1. İstanbul.
- Strebel and Huber, Art.37. Nr.7 ff.; BGE 63 II 268;64 II 240; 78 II 162;88 II 455; 97 II 161.
- Tandoğan, H. (1973-1975) İsviçre Hukukunda Motorlu Taşıt Aracı İşletenin Sorumluluğunun Niteliği Şartları. Birden Fazla İşletenin Sorumluluğu Ve Türk Hukuk İçin Önerileri. V. Ticaret Ve Bank Hukuku Haftası. Bildiriler- Tartışmalar.(s.193-257). Ankara. (Kısaltılmışı: İsviçre)
- Tandoğan, H.(1978). Tehlike Sorumluluğu Kavramı Ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu. Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler II. Sempozyumu. Ankara. (Kısaltılmışı. Tehlike Sorumluluğu Kavramı)
- Tandoğan, H.(1979) Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu-Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi Aralık, C:X, Sayı 2'den ayrı bası s. 291.(Kısaltılmışı: Batider)
- Tandoğan, H. (1981). Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku Turhan Kitapevi. Ankara. (Kısaltılmış Kusura Dayanmayan)
- Temel, F. / Özcebe, H. (2006). Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları. Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi (Sted) 15(11) (ss.192).
- Tekinay, S.,Akman, S., Burcuoğlu, H., Altop, A.(1985). Borçlar Hukuku. (5.Baskı). İstanbul.

Tekinay, S., Akman, S., Burcuoğlu, H., Altop, A.(1993) Borçlar Hukuku 7. bs. Genel Hükümler. İstanbul. (Kısaltılmışı: Genel Hükümler.)

Tiftik, M.(1994). Akit Dışı Sorumlulukta Maddi Tazminatın Kapsamı. Ankara

Tunç, R.(2000). 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Gerçek İşleten Kavramı. Yargıtay Dergisi, 26(1-2), s.234-246.

Tunga, E. (1980/2).KTK. 50. Maddesine Göre Araç Sahibinin (İşletenin) Sorumluluğunun Olumlu Şartları. Yasa Hukuk Dergisi. 3. (7). ss. 941-985.

Uluslan, İ. (1970). Tehlike Sorumluluğu Üstüne. Marmara Hukuk Araştırmaları Dergisi, 4(6), (ss.23- 57)

Uluslan,İ.(1977).Medeni Hukukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi. İstanbul

Yıldırım, A. (2012). 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası.70(1). ss.203-220.

Yılmaz, S. (2010).Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına ilişkin Yeni Hükümler. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 59(3). ss.551-578.

Yılmaz, H.(1995). Karayolları Trafik Kanununa Göre Zararın Paylaştırılması. Ankara.(Kısaltılmışı: Zararın Paylaştırılması)

Yılmaz,H.(2014).Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu. İstanbul. Vedat Kitapçılık.

Yurt, B.(2000).Seyahat Düzenleme Sözleşmesi. 7.Yetkin Yayını

Web Sayfaları

Anayasa Mahkemesi.(2020) .2019/40 E SayılıDosya. <https://www.anayasa.gov.tr/tr/>. (17.09.2020).

Gelir İdaresi Başkanlığı. (2020).84974990-135[KDV4-I-1-2017/3]-261200 Sayılı 09.07.2018 Tarihli Özelge. <https://www.gib.gov.tr/>. (01.06.2020).

Hukuk Formları. (2020). *Yargıtay Kararları*. [http:// www.hukuki.net](http://www.hukuki.net).(10.06.2020).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2020).*İstanbul Belediyesinin Tarihçesi*. <http://www.ibb.gov.tr/tr>. (03.06.2020).

Türk Dil Kurumu. (2020).*Güncel Türkçe Sözlük*. <http://www.tdk.gov.tr/>.(01.06.2020).

Türkiye Barolar Birliği. (2020). *TBB Dergisi Sayı 88, 2010 s.203*.[http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/.\(14.10.2020\)](http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/.(14.10.2020)).

Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı. (2020). *Elektirikli Bisiklet Ve E-scooter Yönetmeliği*. <https://www.uab.gov.tr/haberler/elektrikli-bisiklet-ve-e-scooter-yonetmeligi-ortak-akilla-olusturulacak>. (29.11.2020).

Yargıtay Başkanlığı. (2020). *Yargıtay Kararları*. [http://www.yargitay.gov.tr/.\(03.06.2020\)](http://www.yargitay.gov.tr/.(03.06.2020))

ÖZGEÇMİŞ

