



T.C.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NDA KUSUR

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Ömer ER

BURSA-2022



T.C.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NDA KUSUR

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Ömer ER

Danışman:

Dr. Öğr. Üyesi Oğuz CANER

BURSA-2022

Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Karayolları Trafik Kanunu’nda Kusur” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntıların kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

21.02.2022

Adı Soyadı: Ömer ER

Öğrenci No: 701881013

Anabilim/Anasanat Dalı: Özel Hukuk Anabilim Dalı

Programı: Yüksek Lisans

Statüsü: Yüksek Lisans Tezi



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM/ANASANAT DALI BAŞKANLIĞI'NA

Tez Başlığı/Konusu: Karayolları Trafik Kanunu'nda Kusur

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 184 sayfalık kısmına ilişkin, 09.02.2022 tarihinde şahsım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 17'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç/dâhil
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

10.02.2022

Adı Soyadı: Ömer ER

Öğrenci No: 701881013

Anabilim Dalı: Özel Hukuk Anabilim Dalı

Programı: Yüksek Lisans

Statüsü: Yüksek Lisans Tezi

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Oğuz CANER

10/02/2022

* Turnitin programına Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane web sayfasından ulaşılabilir.

TEZ ONAY SAYFASI
T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Özel Hukuk Anabilim Dalı, Medeni Hukuk Bilim Dalı'nda 701881013 numaralı Ömer ER'in hazırladığı "Karayolları Trafik Kanunu'nda Kusur" konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, 21.02.2022 günü 14.00-15.00 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin/çalışmasının başarılı olduğuna oybirliği ile karar verilmiştir.

Üye
(Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu Başkanı)
Dr. Öğr. Üyesi Oğuz CANER
Bursa Uludağ Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Şaban KAYIHAN
İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Üye
Dr. Öğr. Üyesi Sinan MİSİLİ
Bursa Uludağ Üniversitesi

21.02.2022

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Ömer ER
Üniversite : Bursa Uludağ Üniversitesi
Enstitüsü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim/Anasanat Dalı : Özel Hukuk
Bilim/Sanat Dalı : Medeni Hukuk
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı : XVI+169
Mezuniyet Tarihi :/...../2022
Tez Danışman(lar)ı : Dr. Öğr. Üyesi Oğuz CANER

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NDA KUSUR

Karayolları trafiğinde meydana gelen kazalarda kusurun hukuki sorumluluğa etkisine dair tezimizde, bu alandaki özel düzenleme olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda öngörülen kusura ilişkin hükümler incelenmiştir. Bu bağlamda öncelikle Karayolları Trafik Kanunu'nda belirtilen trafik kazalarında asli kusurlu sayılan haller ele alınmıştır. Sonrasında, özellikle işleten olmak üzere karayolları trafiğinde sorumlu kişiler, motorlu araç ve motorlu aracın işletilmesi kavramları; trafik kazalarında hukuki sorumluluğun niteliği, koşulları ve hükümleri ile trafik kazalarında hukuki sorumlulukta kusurun rolü öğreti ve yargı kararlarındaki tartışmalar ışığında değerlendirilmiştir.

Tezin kaleme alınması sırasında uygulanan araştırma yöntemi, doküman incelemesi şekliyle nitel araştırma yöntemidir. Bu doğrultuda Karayolları Trafik Kanunu, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, ilgili yönetmelikler, kütüphane çalışmaları kapsamında konuyla ilgili bilimsel eserler, ilgili doktora tezleri, güvenilirliği teyit edilmiş internet kaynakları, bilimsel makaleler ve akademik dergiler incelenerek analiz edilmiştir.

Çalışmanın amacı, trafik kazalarında ve sorumluluğun paylaştırılmasında kusurun doğurabileceği etkileri ihtimaller dâhilinde somutlaştırmaya çalışmaktır.

Anahtar Sözcükler: Karayolları Trafik Kanunu, Trafik Kazası, Zarar, Hukuki Sorumluluk, Kusur

ABSTRACT

Name and Surname : Ömer ER
University : Bursa Uludag University
Institution : Social Science Institution
Field : Private Law
Branch : Civil Law
Degree Awarded : Master Thesis
Page Number : XVI+169
Degree Date :/...../2022
Supervisor/s : Assistant Professor Oğuz CANER

FAULT IN THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

In this thesis, fundamentally the Highway Traffic Act (Law No. 2918) and its provisions on fault are studied as they are the primary sources of law in this field in Turkey. In this context, firstly the listed circumstances of fault-based liability under the Highway Traffic Act are examined. Secondly, the responsible people of the running of the highway traffic; the liability of motor vehicle holders; motor vehicles and the concepts related to the running of the motor vehicles; qualifications, conditions and the related civil liability provisions as well as the relevance role of fault in determining the civil liability for road accidents are evaluated in light of the doctrinal discussions and judicial decisions.

During the writing of the thesis, qualitative research methods through document review is used. Accordingly, the Highway Traffic Act, the Turkish Code of Obligations (Law No. 6098) and the related regulations, scholarly books and writings, law journal articles, related doctorate theses, credible internet sources are studied through a careful examination.

The main aim of this study is to concretize the impact and possible consequences of fault regarding traffic accidents and the allocation of civil liability.

Key Words: Highway Traffic Act, Traffic Accident, Damage, Civil Liability, Fault

ÖNSÖZ

Günümüzde, motorlu araç sayısının ve çeşitliliğinin artması sonucu, hemen hemen her gün yazılı ve görsel basın-yayın organlarında duyduğumuz trafik kazalarını, toplum olarak kanıksamış durumdayız. Bu trafik kazaları sonucu birçok insan hayatını kaybetmekte, birçoğu sakat kalmakta ve hatırı sayılır bir tutarda milli servet yok olmaktadır. Bununla birlikte trafik kazalarına karışan kişiler arasında, sonrasında adliyeye sirayet eden birtakım uyuşmazlıklar da ortaya çıkmaktadır.

Adliye tarafından olaya baktığımızda, sorunun cezai ve hukuki sorumluluk alanında kendisini gösterdiğini söyleyebiliriz. Her iki durumda da kusurun ortaya çıkarılması, kusurlu olanın cezalandırılması ve kusurlu olanın hukuki sorumluluk altına girmesi amaçlanmaktadır. Bu nedenle trafik kazasının meydana gelmesine neden olan tarafların kusurunun tespiti önem arz etmektedir. Bu tespitin sağlıklı bir biçimde yapılabilmesi için mevzuat hükümlerinin iyi irdelenmesi gerekmektedir.

Çalışmamızda, trafik kazalarında hukuki sorumluluğu düzenleyen Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği çerçevesinde kusur olgusu, mevzuatta asli kusurlu sayılan haller ve trafik kazaları sonucu meydana gelen zarardan sorumlulukta kusurun rolü incelenmiştir. Bu inceleme yapılırken güncel mevzuat olarak ilgili kanun ve yönetmelikler ile Yargıtay kararları süzgeçten geçirilmiş, gerekli analizler ve değerlendirmeler yapılmıştır. Ayrıca kütüphane çalışmaları kapsamında konuyla ilgili bilimsel eserler, ilgili doktora tezleri, güvenilirliği teyit edilmiş internet kaynakları, bilimsel makaleler ve akademik dergiler olmak üzere her türlü yazıdan yararlanılmıştır.

Bu vesileyle, öncelikle çalışma konumu belirlememde bana yön veren ve tezin hazırlanması esnasında ilgi, yardım ve kıymetli zamanını esirgemeyen danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Oğuz Caner'e ve tezi desteklememe yardım eden Sayın Dr. Öğr. Üyesi Hatice Karacan Çetin'e teşekkürlerimi sunarım. Öğrencilik hayatımda ufkumu genişleten, hiçbir zaman yardımını esirgemeyen, bana *"Dünyada uçmanızı diliyorum"* temennileriyle cesaret veren ve bu tez yazım aşamasında da ilgisini esirgemeyen hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Serçin Kutucu'ya sonsuz teşekkürleri bir borç bilirim. Bana hukuku sevdiren, maddi-manevi hiçbir yardımını benden sakınmayan, yeri bende apayrı olan hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Neşe Kızıl'ı ömrüm boyunca unutmayacağım.

Tezin ortaya konulmasında yararlandığım kaynakların yazarları öncelikli olmak üzere, az ya da çok emeği geçen herkese en kalbi saygılarımı iletirim. Tezin yazımı esnasında bana huzurlu bir çalışma ortamı sağlayan ve özverili çalışmalarıyla zaman kazandıran Bandırma Adliyesi İnfaz Hâkimliği kalem çalışanı arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Hayatım boyunca hep yanımda olduklarını hissettiren aileme, bana her zaman inandıkları ve cesaret verdikleri için minnettarım.

Beni sevginin her türlüyle buluşturan biricik eşim, yol arkadaşım Aybüke Burcu ER'e, tezin yazım süreci boyunca verdiği destek, gösterdiği sabır, anlayış ve fedak rlıkları dolayısıyla sonsuz teşekkür ederim.

Son olarak, “*Bir kızı olmalı insanın...*” sözünün vücut bulmuş hali, hiçbir şeyin “*O'na rağmen*” değil, her şeyin “*O'nun için*” olduğu, hayat yolumun yareni, biricik kızım İlay Yaren'e, tezimi ithaf ediyorum.

Ömer ER

Bandırma 2022

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER.....	vi
KISALTMALAR.....	xiv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

HUKUKİ SORUMLULUK TÜRÜ OLARAK KUSUR KAVRAMI

1. SORUMLULUK KAVRAMI.....	2
2. KUSUR SORUMLULUĞU.....	4
2.1. GENEL OLARAK.....	4
2.2. KUSUR.....	4
2.2.1. Kusurun Tanımı.....	4
2.2.2. Kusur Teorileri.....	6
2.2.2.1. <i>Sübjektif Kusur Teorisi</i>	6
2.2.2.2. <i>Objektif Kusur Teorisi</i>	6
2.2.3. Sorumluluk Hukukunda Kusurun Rolü.....	7
2.2.4. Kusurun Objektif ve Sübjektif Yönü.....	8

2.2.4.1. Kusurun Objektif Yönü.....	8
2.2.4.2. Kusurun Sübjektif Yönü.....	8
2.2.5. Kusurun Çeşitleri.....	9
2.2.5.1. Kast.....	9
2.2.5.2. İhmal.....	10
2.2.6. İhmalin Türleri.....	11
2.2.6.1. Genel Olarak.....	11
2.2.6.2. Ağır İhmal.....	11
2.2.6.3. Hafif İhmal.....	12
2.2.6.4. Orta İhmal.....	12
2.2.7. Bilinçli İhmal-Bilinçsiz İhmal.....	12
2.2.8. Kusuru İspat Yükümlülüğü.....	12
2.2.9. Kusurun Ceza Hukuku ile Sorumluluk Hukuku Arasındaki İlişkisi.....	13
2.2.10. Zarar Görenin Kusuru.....	14
2.2.11. Üçüncü Kişinin Kusuru.....	15

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU ÇERÇEVESİNDE KAVRAMLAR

1. YASAL DÜZENLEME VE TRAFİĞİN TANIMI	16
1.1. YASAL DÜZENLEME	16
1.2. TRAFİK TANIMI	17
1.3. TRAFİĞİN UNSURLARI	18
1.3.1 İnsan Unsuru	18
1.3.1.1 Sürücü	18
1.3.1.2. Yaya	19
1.3.1.3. Yolcu	19
1.3.1.4. Trafik Görevlisi	19
1.3.2. Araç Unsuru	20
1.3.3. Çevre ve Yol Unsuru	20
2. TRAFİK KAZASI KAVRAMI	20
2.1. TRAFİK KAZASI SAYILAN HALLER	21
2.1.1. Trafik Kazasının Meydana Geldiği Yere Göre	21
2.1.1.1. Karayolunda Meydana Gelen Kazalar	21
2.1.1.2. Karayolu Dışında Meydana Gelen Kazalar	22
2.1.2. Trafik Kazasına Karışan Araçlara Göre	23
3. İŞLETEN KAVRAMI VE İŞLETEN SAYILANLAR	24
3.1. İŞLETEN KAVRAMI	24

3.1.1. Gerçek İşleten	26
3.1.1.1. Araç Sahibi	26
3.1.1.2. Aracın Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Alıcısı	28
3.1.1.3. Aracın Uzun Süreli Kiracısı, Ariyet ve Rehin Alanı	29
3.1.1.4. Adı, Trafik Belgesinde Yazılı Kişiler	30
3.1.1.5. Adına Sigorta Poliçesi Düzenlenen Kişiler	30
3.1.2. Aracı Kendi Hesabına ve Tehlikesi Kendisine Ait Olmak Üzere İşletme	31
3.1.3. Araç Üzerinde Fiili Olarak Tasarrufta Bulunma	32
3.1.4. İşletenin Tespitine İlişkin Özellik Arz Eden Haller	32
3.1.4.1. Motorlu Aracın Eşlerce Ortak Kullanılması ya da Bir Eş Tarafından Diğer Eşe ya da Çocuğa Tahsis Edilmesi Halinde Gerçek İşletenin Tespiti	32
3.1.4.2. Motorlu Aracın İşçiye ya da Tüzel Kişinin Bir Üyesine Tahsis Edilmesi Halinde İşletenin Tespiti	33
3.1.4.3. Birden Fazla İşleten	33
3.1.5. İşletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi	34
3.1.6. Farazi İşleten	35
3.1.6.1. Motorlu Araçla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunan Kişiler	36
3.1.6.2. Yarış Düzenleyicileri	37
3.1.6.3. Motorlu Aracı Çalan veya Gasbeden Kişiler	38
3.1.6.4. Devlet ve Diğer Kamu Tüzel Kişileri	39
3.1.7. İşleten ve Teşebbüs Sahibinin Sorumlu Olduğu Kişiler	40
3.1.7.1. Sürücü	42
3.1.7.2. Aracın Kullanılmasına Katılan Yardımcı Kişiler	43

3.1.7.3. Motorlu Aracın Kullanılmasına Müdahale Eden Yolcu	45
3.1.7.4. Aracın Bırakıldığı Diğer Kişiler	46

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NDA KUSUR

1. GENEL OLARAK	47
1.1. TRAFİK KAZALARINDA ASLİ KUSUR SAYILAN HALLER	48
1.1.1. Kırmızı Işıklı Trafik İşaretinde veya Yetkili Memurun Dur İşaretinde Geçme	50
1.1.2. Taşıt Giremez Trafik İşareti Bulunan Karayoluna veya Bölünmüş Karayolunda Karşı Yönden Gelen Trafiğin Kullandığı Şerit, Rampa ve Bağlantı Yollarına Girme	55
1.1.3. İki'den Fazla Şeritli Taşıt Yollarında, Karşı Yönden Gelen Trafiğin Kullandığı Şerit veya Yol Bölümüne Girme	57
1.1.4. Arkadan Çarpma	60
1.1.5. Geçme Yasağı Olan Yerlerde Geçme	62
1.1.6. Doğrultu Değiştirme Manevralarını Yanlış Yapma	65
1.1.7. Şeride Tecavüz Etme	69
1.1.8. Kavşaklarda Geçiş Önceliğine Uymama	72
1.1.9. Kaplamanın Dar Olduğu Yerlerde Geçiş Önceliğine Uymama	75
1.1.10. Manevraları Düzenleyen Genel Şartlara Uymama	77
1.1.11. Yerleşim Birimleri Dışındaki Karayolunun Taşıt Yolu Üzerinde, Zorunlu Haller Dışında Park Etme veya Duraklama ve Her Durumda Gerekli Tedbirleri Almama	82

1.1.12. Park İçin Ayrılmış Yerlerde veya Taşıt Yolu Dışında Kurallara Uygun Olarak Park Edilmiş Araçlara Çarpma.....	87
2. KUSUR TESPİTİ.....	94
2.1. GENEL OLARAK.....	94
2.2. CEZA YARGILAMASINDA KUSUR TESPİTİ.....	95
2.3. HUKUK YARGILAMASINDA KUSUR TESPİTİ.....	98
2.4. TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞININ MAHİYETİ.....	99
2.4.1. Anlaşma Tutanağı.....	103
2.5. KUSUR TESPİTİNDE BİLİRKİŞİLERİN ROLÜ.....	105

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİĞİNDE HUKUKİ SORUMLULUK VE KUSURUN ROLÜ

1. YASAL DÜZENLEME.....	108
2. MOTORLU ARAÇ İŞLETENİ İLE ARAÇ İŞLETİCİSİNİN BAĞLI OLDUĞU TEŞEBBÜS SAHİBİNİN SORUMLULUĞU.....	110
2.1. SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	110
2.2. SORUMLULUĞUN ŞARTLARI.....	113
2.2.1. Sorumluluğun Genel Şartları.....	113
2.2.1.1. Bir Zarar Doğmuş Olmalı.....	113
2.2.1.2. Zarar Bir Trafik Kazasından Doğmuş Olmalı.....	114
2.2.1.3. Kaza ve Zarara Motorlu Bir Araç Sebep Olmalı.....	115

2.2.1.4. Kaza (Zarar) ile Motorlu Araç Arasında Uygun İliyet Bağı Bulunmalı.....	116
2.2.2. Sorumluluğun Özel Şartları.....	117
2.2.2.1. İşleten ve Teşebbüs Sahipliği Sıfatı.....	117
2.2.2.2. Zarara Motorlu Aracın İşletilmesi veya Kanunda Öngörülen Diğer Bir Olay Sebep Olmalıdır.....	117
2.2.2.2.1. Zarara, Motorlu Aracın İşletilmesinin Sebep Olması.....	118
2.2.2.2.2. Zarara, İşletilme Halinde Olmayan Bir Aracın Sebep Olması.....	119
2.2.2.2.3. Zarara, Kazadan Sonra Yapılan Yardım Çalışmalarının Sebep Olması.....	122
2.2.2.3. İşleten Kurtuluş Kanıtı Getirememiş Olmalıdır.....	123
2.2.2.3.1. Genel Olarak.....	123
2.2.2.3.2. İşleten veya Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibi ile Bunların, Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Kusuru.....	124
2.2.2.3.3. Araçtaki Bozukluk.....	124
2.2.2.3.4. Mücbir Sebep.....	125
2.2.2.3.5. Zarar Görenin Ağır Kusuru.....	127
2.2.2.3.6. Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru.....	128
3. ZARAR VERENLERİN BİRDEN ÇOK OLMASI YA DA KAZAYA BİRDEN FAZLA MOTORLU ARACIN KARIŞMASI HALİNDE SORUMLULUK.....	130
3.1. GENEL OLARAK.....	130
3.2. ÜÇÜNCÜ KİŞİNİN ZARARA UĞRAMASI HALİNDE SORUMLULUK.....	131
3.2.1. Müteselsil Sorumluların Dış İlişkideki Durumu.....	131

3.2.2. Mütteselsil Sorumluların İ İlişkiideki Durumu.....	132
3.3. BİRDEN ÇOK İŞLETEN VEYA TEŞEBBÜS SAHİBİNİN BİRBİRLERİNE VERDİKLERİ ZARARLARDAN DOLAYI SORUMLULUK.....	136
3.3.1. Genel Olarak.....	136
3.3.2. Bedensel Zarardan Sorumluluk.....	138
3.3.3. Şeye İlişkin Zarardan Sorumluluk.....	139
3.3.4. Sorumlular Arasında Rücu Sorunu.....	141
3.3.5. Kusurun Rolü.....	142
4. TEHLİKE SORUMLULUĞUNUN İSTİSNALARI.....	143
4.1. GENEL OLARAK.....	143
4.2. HATIR İÇİN TAŞIMA VEYA ARACIN HATIR İÇİN VERİLMESİ.....	144
4.2.1. Yasal Düzenleme.....	144
4.2.2. Hatır Taşımalarının Koşulları.....	145
4.2.3. Hatır Taşımalarının Hukuki Niteliği.....	147
4.2.4. Hatır Taşımalarının Hükümleri ve Sonuçları.....	148
4.2.5. Hatır İlişisinde Tazminatın Tayini ve İspat Sorunu.....	149
4.3. ARACIN MALİKİ İLE İŞLETENİ ARASINDAKİ İLİŞKİDE ARACA GELEN ZARARLARDAN DOLAYI SORUMLULUK.....	151
4.4. ARACIN ÇALINDIĞINI VEYA GASBEDİLDİĞİNİ BİLEREK BİNEN YOLCULARA KARŞI SORUMLULUK.....	152
4.5. MANEVİ ZARARLARDAN SORUMLULUKTA KUSURUN ROLÜ.....	153
SONUÇ.....	157
KAYNAKÇA.....	164

KISALTMALAR

Akt	: Aktaran
ATK	: Adli Tıp Kurumu
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
AYM	: Anayasa Mahkemesi
b	: Bası
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
B. No	: Başvuru Numarası
C	: Cilt
c	: Cümle
CD	: Ceza Dairesi
CGK	: Ceza Genel Kurulu
D	: Daire
dn	: Dipnot
DÜHFD	: Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
E	: Esas
Ed	: Editör
EÜHFD	: Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
Hız	: Hazırlık
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası

K	: Karar
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
km	: Kilometre
KTk	: Karayolları Trafik Kanunu
KTY	: Karayolları Trafik Yönetmeliği
m	: Madde
m	: Metre
mad	: Madde
md	: Madde
RG	: Resmi Gazete
S.K	: Sayılı Kanun
S.lı	: Sayılı
s	: Sayfa
S	: Sayı
ss	: Sayfa Aralığı
T	: Tarih
TBB	: Türkiye Barolar Birliği
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TCK	: Türk Ceza Kanunu
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UYAP	: Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sistemi
vb	: Ve benzeri

vd	: Ve devamı
vd	: Ve diğlerleri
vs	: Ve sair
Yarg	: Yargıtay
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YKD	: Yargıtay Kararları Dergisi



GİRİŞ

Ülkemizde artan nüfus yoğunluğu ve motorlu araç sayı ve çeşidindeki hızlı artış, trafik kazalarının çoğalmasına neden olmuştur. Karayolları Trafik Kanunu'nda kusura ilişkin bu tezimizde, karayollarında meydana gelen trafik kazalarında, kazaya karışan tarafların hangilerinin asli kusurlu olduğu güncel mevzuat, bilirkişi raporları ve Yargıtay kararları esas alınarak irdelenmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte, karayollarında meydana gelen trafik kazaları sonucu oluşan zararlarda, kimin hangi tür sorumluluğa sahip olduğu belirtilmeye çalışılmış, özellikle motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğunun hüküm ve koşulları incelenmiştir.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında dört bölümden oluşan çalışmamızın ilk bölümünde, hukuki sorumluluk türlerinden kusur kavramı genel hatlarıyla incelenmiştir. Bu bölümde daha çok kusur kavramına ilişkin bilgiler verilmiş; kusurun tanımı, kusur teorileri ve çeşitleri açıklanmaya çalışılmıştır.

Çalışmamızın ikinci bölümünde, Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği kapsamında önemli sayılabilecek kavramlara yer verilmiştir. Bu kapsamda trafiğin tanımı, insan, araç, çevre ve yol unsuru olmak üzere trafiğin unsurları, trafik kazası kavramı, işleten kavramı ve işleten sayılanlar açıklanmaya çalışılmıştır.

Çalışmamızın üçüncü ve esas bölümünde, Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde belirtildiği haliyle, meydana gelen trafik kazalarında asli kusurlu sayılan haller, Yargıtay kararları çerçevesinde incelenmiştir. Bu inceleme sonrasında kusur tespiti irdelenmiş, bir trafik kazasının gerçekleşmesi sonrası hukuk ve ceza yargılaması açısından kusurun tespitinin ne şekilde gerçekleştiği, trafik kazası tespit tutanağının mahiyeti ve kusur tespitinde bilirkişilerin rolü açıklanmaya çalışılmıştır.

Çalışmamızın son bölümünde ise, Karayolları Trafik Kanunu hükümleri çerçevesinde işletenin, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin ve bunların eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin, meydana gelen bir trafik kazasında hukuki sorumluluklarına ilişkin kusurun etkisi incelenmiştir. Bu kapsamda sorumluluğun hukuki niteliği ve şartları, zarar verenlerin veya kazaya karışan araçların birden fazla olması halinde sorumluluk ve tehlike sorumluluğunun istisnaları kusur perspektifinden ele alınmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

HUKUKİ SORUMLULUĞUN TÜRLERİ VE KUSUR KAVRAMI

1. SORUMLULUK KAVRAMI

Kavram olarak sorumluluk, hukukumuzda “...ile sorumluluk” ve “...den sorumluluk” olmak üzere farklı anlamlarda kullanılmaktadır. Teknik olarak ve gerçek anlamıyla hukukta sorumluluk olarak ifade edilen “...ile sorumluluk”, borçlunun borcuna teminat olarak malvarlığının bulunması ve borcun yerine getirilmemesi durumunda, devlet eliyle, bu malvarlığına başvurularak alacağın zor yoluyla tazmin edilmesi imkânı anlamına gelmektedir. Bir başka deyişle bu tür sorumlulukta borçlu alacaklıya karşı malvarlığı ile sorumludur denilebilir. Diğer sorumluluk türü olan “...den sorumluluk” ise hukuk düzenince meydana getirilmiş genel davranış kurallarına veya hukuki bir ilişkiden doğan özel bir yükümlülüğe aykırı davranıştan meydana gelen zararı tazmin etme olarak belirtilebilir. Giderim yükümü olarak da adlandırılan bu sorumluluk türünde, tazminat borcunun kaynağı olan sorumluluk, genel davranış kurallarına aykırılık halinde haksız fiil sonucu, borca aykırılık halinde ise sözleşme sonucu ortaya çıkmaktadır.¹

Zarar veren, sorumluluk hukukunun konusu itibarıyla, zarar görenin uğramış olduğu zararı gidermekle yükümlüdür. Bu nedenle sorumluluk hukuku, tazminat hukuku olarak da adlandırılmaktadır.²

Öğretide sorumluluk hukuku üç farklı anlamda kullanılmaktadır. İlk olarak geniş anlamda sorumluluk hukuku, sözleşme dışı sorumluluk ile beraber sözleşmeden doğan sorumluluğu da kapsamaktadır. İkinci olarak dar anlamda sorumluluk hukuku ise yalnız sözleşme dışı sorumluluğu ele almaktadır. Son olarak en dar anlamda sorumluluk hukuku

¹ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 23. b., Ankara: Yetkin Yayınları, 2018, s. 510; M. Kemal Oğuzman, M. Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I, 12. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014, s. 16; Haluk Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010, s. 3; Hatice Karacan Çetin, *Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2016, s. 27.

² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 510.

ise yalnızca özel kanunlarda düzenlenmiş olan kusursuz sorumluluk, yani sebep ve tehlike sorumluluğu durumlarını belirtmektedir.³

“*Casum sentit dominus*” yani “*Zarara, uğrayan katlanır*” şeklinde beliren, herkesin, özellikle mal ve şahıs varlığında olmak üzere hukukça korunan varlıklarında meydana gelen zararlara bizzat katlanması ilkesi, katı bir şekilde uygulandığında bazı haksızlıklar ortaya çıkabilir. Bu nedenle, bahsedilen bu ilkeye birtakım hukuk düzenleri tarafından istisnalar getirilerek, zarar görenin uğradığı zararı, bazı sebeplerin varlığı halinde bir başka kişiye yükleme imkânı elde edilmesi amaçlanmıştır. Bu sebepler, sorumluluk sebepleri olarak isimlendirilmiştir. Sorumluluk sebeplerinin birinin var olması durumunda zarar gören, maruz kaldığı zararın tazminini başka bir kişiden talep edebilir. Sorumluluğa ilişkin sebepler, kusur, sözleşme ve kanun olmak üzere üçe ayrılır.⁴

Sorumluluğun kusura dayanmasının genel kural olduğu Kara Avrupası hukuk sistemlerinde kusur sorumluluğu genel bir norm ile düzenlenmiş, kusursuz sorumluluk, sebep ve tehlike sorumluluğu gibi bu kuralın istisnasını oluşturan sorumluluk halleri ise her somut olay için ayrı ayrı düzenlenmiştir. Kusur sorumluluğu kural olmakla birlikte, çağdaş yaşam düzeni, ekonomik ve teknolojik birtakım gelişmeler, bilhassa tehlike arz eden işletmelerin çoğalması kusursuz sorumluluğa ilişkin durumların sayısının artmasına neden olmuş, bu yönüyle istisna, kural halini almaya başlamıştır.⁵

Sorumluluğun bir sözleşmeye dayanması haline örnek olarak sigorta sözleşmeleri verilebilir. Son olarak sorumluluk sebebinin bir kanun veya kanun hükmü olduğu durumlara örnek olarak, kusursuz sorumluluk, tehlike sorumluluğu ve zorunlu sigorta halleri gösterilebilir.⁶

³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 510, 511; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku* ss. 3, 4.

⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 511, 512.

⁵ Safa Reisoğlu, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 25. b., İstanbul: Beta Yayınları, 2014, s. 179; Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler: Yeni Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış*, 18. b., Ankara: Turhan Kitabevi, 2014, s. 318; Cengiz Koçhisarlıoğlu, “Objektif Sorumluluğun Genel Teorisi”, *DÜHFD*, S. 2, (1984), ss. 185, 186; Bolat Bolatoğlu, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu (İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları)*, Ankara: Kazancı Hukuk Yayınları, 1988, s. 13; Selahattin S. Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 7. b., İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993, s. 496; Zahit İmre, *Doktrin ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Hâlleri: İngiliz, Sovyet Rusya, Alman, Fransız ve İsviçre Hukuklarının Mukayesesiyle*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1949, s. 55, Haluk Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, Ankara: Turhan Kitabevi, 1981, ss. 1, 2; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 513, 514; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku* ss. 91, 92; Karacan Çetin, ss. 28, 29.

⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 512, 513.

2. KUSUR SORUMLULUĞU

2.1. GENEL OLARAK

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun⁷ 49. maddesi sorumluluğu, “*Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür*” şeklinde belirtmiştir. Maddeden de anlaşılacağı üzere sorumluluk sebeplerinin başında kusur gelmekte, bu ifadeyle kusur sorumluluğu kastedilmektedir. Bir kimsenin davranışının kusurlu olması sebebiyle başka birisinin zarar görmesi halinde, bu zarara sebebiyet veren kimse, meydana gelen zararı gidermekle, onu tazmin etmekle yükümlüdür.⁸

2.2. KUSUR

2.2.1. Kusurun Tanımı

6098 sayılı TBK m. 49’da kusur, kusur sorumluluğu kapsamında sorumluluğun kurucu unsuru olarak düzenlenmekte ise de belirtilen madde kusur kavramını tanımlamamıştır. Doktrin ve uygulamaya bırakılan kusur tanımı, baskın görüşe göre, “*Hukuk düzeninin kınadığı, hoş görmediği davranış biçimi*” şeklinde tanımlanmıştır.⁹

⁷ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, T. 11.01.2011, RG. 04.02.2011, S. 27836.

⁸ Hasan Tahsin Gökcan, *Haksız Fiil Hukuku ve Maddi-Manevi Tazminat Davaları*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2008, s. 40; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 512; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku* s. 45.

⁹ Kenan Tunçomağ, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 6. b., İstanbul, 1976, s. 438; Feyzi Necmeddin Feyzioğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I, 2. b., İstanbul: Fakülteler Matbaası, 1976, s. 477; Ali Naim İnan, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Kitabı*, Ankara, 1979, s. 277; Ergun Özsunay, “Türk Hukukunda İşleten’in Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından “Kusur”un Etkisi ve Önemi”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler Sempozyumu 1977, *İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü Yayını*, (1980), s. 69; M. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, 11. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014, s. 53; İhsan Erdoğan, “Haksız Fiilde Kusurlu Sorumluluk ve Özellikle Kusur Unsuru”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 3 S. 1, (1990), s. 117; Haluk Nami Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 13. b., İstanbul: Beta Yayınevi, 2013, s. 153; Selim Kaneti, “Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler Sempozyumu 1977, *İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü Yayını*, (1980), s. 40, Sami Narter, *Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk*, 4. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2016, s. 140; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 492; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, s. 8; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 199; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 594; Karacan Çetin, s. 28, dn. 8.

Bir başka tanıma göre kusur, “*Hukuka aykırı sonucu istemek (kast) veya bu sonucu istemiş olmamakla beraber bu sonucun meydana gelmemesi için failin iradesini yeterli derecede kullanmaması (ihmal)*” anlamına gelmektedir.¹⁰

Diğer bir görüşe göre kusur, “*Hukuka uygun olmayan, hukuk düzeninin kınadığı bir irade veya irade eksikliği*” şeklinde tanımlanmıştır.¹¹

Yapılan diğer bir tanıma göre ise, “*Hukuka aykırı bir fiil işleyen kimsenin hukuk düzenince beğenilmeyen zihin ve ruh hali içinde olması*” biçiminde kusur tanımlanmıştır.¹²

Kusura öncelikle hukuka aykırı bir davranışın sebebiyet vermesi gerekmektedir. Dolayısıyla bir davranışın kusurlu olması, her zaman hukuka aykırı bir fiil teşkil edecektir. Bir davranış kusurlu olduğu müddetçe, hukuka uygun olması mümkün olmayacaktır. Hukuk düzeni, ancak hukuka aykırı bir davranışta bulunan kişiyi kınayabilecektir. Hukuk düzeni, aynı zamanda bir toplum düzeni de olduğundan, toplum içerisinde yaşamlarını beraber sürdüren insanlar, birbirleriyle olan ilişkilerinde, belirli standartlarla çerçevesi çizilmiş davranış biçimlerine riayet ederek davranmak mecburiyetindedirler. İnsanların birbirlerine zarar vermeden, bir uyum içerisinde yaşamlarını sürdürebilmeleri için sergilemek zorunda oldukları ortalama özen ve çabadan ibaret örnek davranış şekilleri, belirli davranış biçimini oluşturmaktadır. Hukuk düzeni, toplum içerisinde yaşayan insanlardan, bu davranış biçimlerine göre yaşamasını ve hayatını bu kaideler üzerine idame ettirmesini beklemektedir. Bu bilgiler ışığında, kusur sorumluluğunda, “*benzer durum ve şartlar altında bulunan kişilerden beklenen ortalama davranış biçimine uymayan, ondan sapan ve ayrılan davranış biçiminin niteliği*”, kusur olarak ifade edilmektedir.¹³

30.04.2019 tarihli bir Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararında, kusur ile ilgili şu şekilde bir açıklama yapılmıştır: “*Kusurun kanunlarımızda tanımı yapılmamıştır. Uygulama ve öğretide kabul görmüş tanıma göre kusur, hukuk düzenince kınanabilen*

¹⁰ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 53.

¹¹ Hüseyin Hatemi, Emre Gökyayla, *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, 3. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015, s. 146; Osman Sabri Güven, “Kusur Kavramı ve Çeşitleri (I)”, *Yargıtay Dergisi*, C. XX, (1981), s. 574; Reisoğlu, s. 171; Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 125.

¹² Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 492.

¹³ O. Gökhan Antalya, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, 1. b., İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017, s. 21; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 594, 595; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, s. 45.

davranıştır. Kınamanın nedeni, başka türlü davranma olanağı varken ve zorunlu iken, bu şekilde davranılmayarak, bu tarzdan sapılmış olmasıdır. Kısacası; kusur, genel tanımıyla hukuk düzeni tarafından bir davranış tarzının kınanması olup; bu kınama, o davranışın belirli koşullar altında bireylerden beklenen ortalama hareket tarzından sapmış olmasından kaynaklanır."¹⁴

2.2.2. Kusur Teorileri

2.2.2.1. Sübjektif Kusur Teorisi

Bu teoriye göre kusurun, failin zarar veren davranışlarıyla bir ilgisi bulunmamaktadır. Bununla birlikte bu teoriye göre kusur, failin iradi ve zihni yapısı ile ilgilidir. Failin bir davranışının kusur olarak sayılabilmesi için, haksız fiil işlenirken içinde bulunan psikolojik ve fikri şartlar, kişisel yetenekler, yetiştirme, eğitim ve öğrenim düzeyi, fiziki güç ve mesleki beceri önem arz etmektedir. Dolayısıyla faile bir davranış kusur olarak yükletilirken, failin bireysel özellik ve yetenekleri göz önünde bulundurulmalıdır. Sübjektif teoriye göre kusur, failin bireysel nitelikleri, kişisel yetenekleri ve mesleki becerileri göz önünde bulundurulduğunda, somut bir olayda, mümkün olan özeni gösterdiği takdirde, davranışının zararlı sonuçlarını öngörmesi ve bundan kaçınabilecekken bunu yapmaması olarak belirtilebilir.¹⁵

Sübjektif teori kapsamında kusur, faildeki bir irade zayıflığı, bir irade eksikliğidir. Bir davranış nedeniyle failin bizzat kınanabilmesi için, irade eksikliği olarak davranışının kendisine yükletilebilmesi gerekmektedir. Normal davranışa uygun hareket edemeyeceğinin bilincinde olmayan bir kimseye kusur da atfedilemeyecektir.¹⁶

2.2.2.2. Objektif Kusur Teorisi

Fail ile özdeş dış şartlar altında bulunan ortalama bir kimsenin göstereceği eylemlerden ayrılma anlamına gelen objektif teoriye göre kusurda, kusurun var olması, failin içsel durumu ve kişisel niteliklerine bağlı değildir. Burada bir eylemin kusuru haiz olup olmadığı belirlenirken, zarar vermiş olan fail değil, failin mensubu olduğu sosyal

¹⁴ Yarg. HGK., T. 30.04.2019, E. 2017/4-1394, K. 2019/494, UYAP.

¹⁵ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 59; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 595.

¹⁶ Selim Kaneti, *Haksız Fiilde Hukuka Aykırılık Unsuru*, İstanbul: Kazancı Hukuk Yayınevi, 2007, s. 24; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 595; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, ss. 663, 664.

veya mesleki grup içerisinde, birbiriyle eş koşullar altında yaşayan makul, dürüst ve orta zekâlı bir insan tipi ele alınmaktadır. Rol model olarak bu tipin davranışı ele alınmakta ve bununla failin davranışı kıyaslanmaktadır. Bu kıyas sonucunda, zarar veren failin davranışı, örnek modelden sapıp ona uymuyorsa, bu sapma kusur olarak değerlendirilir.¹⁷

2.2.3. Sorumluluk Hukukunda Kusurun Rolü

Sorumluluk hukukunda, kusur sorumluluğu bakımından kusur, öncelikle iki role sahiptir. Kusurun ilk rolü, failin sorumluluğundan bahsedilebilmesi için ancak kusurunun mevcut olması gerektiğinden bahisle dolayısıyla tazminat borçlusu olacak olmasında ortaya çıkar. İkinci rol ise kusurun olmadığı yerde sorumluluğun doğmayacak olması şeklinde belirtilebilir. Bu iki rol, kusurun olumlu ve olumsuz sonucu veya etkisi olarak isimlendirilmektedir.¹⁸

Sorumluluk hukukunun temel kavramlarından biri olan kusur, özellikle kusur sorumluluğunda, sorumluluğun kurucu unsurudur. Roma Hukukundan beri süregelen, kural olarak zarara, zarar gören katlanır ilkesine bir istisna olarak kusur, zarar ve sorumluluğun başka bir kimseye yükletilmesini haklı kılacak bir sorumluluk ilkesi ve sebebi şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Bir başka deyişle kusur kavramı, zararın, zarar görenden ziyade kusurlu davranışıyla zarar görene zarar veren kişiye aktarılmasına, ona yükletilmesine olanak tanıyan haklı sebebi oluşturmaktadır. Ayrıca tazminat miktarının belirlenmesinde kusur, sorumluluğu sınırlayan bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Kusursuz sorumluluk halinde ise kusur, sorumluluğun kurucu şartlarından biri değildir. Durum bu olmakla birlikte, kusursuz sorumluluk halinde de zarar veren ve zarar gören kişiler yönünden kusurun rol oynadığı durumlar bulunmaktadır. Eğer zarar veren kusurlu ise bu kusur, mücbir sebep, üçüncü kişinin kusuru ve zarar görenin kusuru sebebiyle sorumluluğun bertaraf edilmesini mümkün hale getirmeyecektir. Bunun nedeni olarak, zarar verenin kusurunun, bahsedilen bu sebeplerin varlığı ile meydana gelen zarar arasında illiyet bağıını kesecek yoğunluğa erişmesini önleyecek olması belirtilebilir. Bununla birlikte, zarar verenin kusuru, ek kusur olarak vasıflandırılır ve var olması

¹⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 595; Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”, s. 72; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, ss. 50, 54; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 56; İnan, s. 265; Günhan Koşar, *Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur ve Etkisi*, (Doktora Tezi), Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019, ss. 77, 78.

¹⁸ İnan, s. 297; Feyzioğlu, s. 460; İmre, s. 19; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 1; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 596; Koşar, s. 194.

halinde, zarar görenin kusuru o oranda bertaraf edilir. Kusursuz sorumluluk halinde sorumlunun, kusursuz olması ihtimalinde dahi zararı gidermek mecburiyetinde olması düşüncesine istinaden, zarar verenin bir de kusurlu olması durumunda, sorumluluğu bu şekilde ağırlaştırılmaktadır. Bu şekilde ek kusur, kusursuz sorumluluk durumlarında da miktar olarak tazminatın belirlenmesinde etkili olmaktadır.¹⁹

2.2.4. Kusurun Objektif ve Sübjektif Yönü

2.2.4.1. Kusurun Objektif Yönü

Kusurun objektif yönü, aynı koşulları haiz benzer kişilerden beklenen ortalama davranış şeklinden, failin davranışının ayrılması, ona uygun olmaması durumuyla ilgili olmakla birlikte, daha öncesinde zararı öngörüp, bunu önlemek maksadıyla zarar verenin göstermesi gereken özen ile de ilgilidir. Failin içerisinde bulunduğu toplumda, sosyal ve mesleki anlamda makul, dürüst ve orta zekâyâ sahip bir kimsenin gösterdiği davranış şekli, örnek davranış teşkil etmektedir.²⁰

2.2.4.2. Kusurun Sübjektif Yönü

Failin sorumluluk ehliyeti ile ilgili olan husus, kusurun sübjektif yönünü belirtir. Zararlı sonucu doğuran fiilin faile yükletilebilmesi, kusur sorumluluğunda gerekli bir unsurdur. Bu sayede failin, fiil ile olan ilişkisinde, sübjektif bir bağ kurmak münasebetiyle sorumluluk ehliyeti meydana getirilmiştir. Failin ayırt etme gücü ile alakalı olması dolayısıyla, sorumluluk ehliyetinde, ayırt etme gücünü haiz olmayan kişinin fiili, ona kusur olarak yükletilemez. Bu husus, 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu²¹ m. 15'te, "*Kanunda gösterilen ayırık durumlar saklı kalmak üzere, ayırt etme gücü bulunmayan kimsenin fiilleri hukuki sonuç doğurmaz*" şeklinde ifade edilmiştir. Ayırt etme gücünü haiz olmayan kişi, sorumluluk ehliyetini de haiz olamayacağından, bu durumdaki bir kişinin, umumi ödev ve yükümlülükler riayet etmemesi durumunda dahi, kural olarak, sorumlu tutulamayacağı söylenebilir. Durum bu olmakla birlikte, kusursuz sorumlulukta, zarar verenin sorumlu olması için kusur şartı aranmadığından, zarar verenin, kanunda öngörülen şartların gerçekleşmesi halinde doğan zararlardan mesul

¹⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 596, 597.

²⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 597; Koşar, s. 139.

²¹ 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu, T. 22.11.2001, RG. 08.12.2001, S. 24607.

olması durumunda, ayırt etme gücüne sahip olup-olmaması önem arz etmemektedir. Dolayısıyla kusursuz sorumluluk hallerinde kusur ehliyeti söz konusu olmaz. Sorumluluk hukukunda ayırt etme gücü, failin fiilinin hukuka aykırı boyutunu idrak edebilme ve buna uygun bir biçimde davranışlarını sergileyebilme yeteneği olarak ifade edilebilir.²²

2.2.5. Kusurun Çeşitleri

2.2.5.1. Kast

Kast tanımı, kanun koyucu eliyle doktrin ve yargının inisiyatifine teslim edilmiştir. Failin, haksız fiilin zararlı sonucunu bilerek ve isteyerek hareket etmesi, kast olarak tanımlanabilir.²³

Kast söz konusu olduğunda zarar veren failin iradesi, hukuka aykırı sonuca yönelmiş bulunmaktadır. Fail, eylemi neticesinde hukuki düzene bile isteye ağır bir biçimde aykırı davranmaktadır. Dolayısıyla kanunun yasakladığı bir davranışta bulunan failin bu davranışı, kasıtlı davranış olarak nitelendirilmektedir. Fail, kasıtlı davranışıyla, örnek olarak nitelendirilen tipin davranışından bilerek ve isteyerek saptığı için kusurlu sayılmaktadır. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, kast iki unsurdan oluşmaktadır. Failin hukuka aykırı neticeyi öngörüp, tasavvur etmesi ve bu hukuka aykırı neticeyi istemiş olması şeklinde değerlendirilen kastın unsurlarını kısaca tasarlama ve isteme olarak belirtebiliriz.²⁴

Kast, doğrudan kast ve dolaylı kast olmak üzere ikiye ayrılır. Failin meydana gelen zararlı sonucu doğrudan doğruya isteyerek ve bunu kabul ederek hareket etmesi halinde doğrudan kast söz konusu olur.²⁵ Dolaylı kastta ise, zarar veren failin, meydana gelen zararlı sonucu doğrudan doğruya istememesiyle birlikte, onu göze alması, kabul etmesi durumu söz konusu olur. Failin, zararlı sonucun gerçekleşip gerçekleşmeyeceğini

²² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 597, 598; Antalya, s. 24; İnan, s. 271; Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”, s. 77; Tunçomağ, s. 439; Kaneti, “Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”, s. 50; Koşar, s. 131.

²³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 599; Feyzioğlu, s. 478; İnan, s. 278; Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”, s. 71; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 415; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 55; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Alttop, s. 493; Antalya, s. 28; İmre, s. 26; Güven, s. 585; Erdoğan, s. 125; Hatemi, Gökyayla, s. 146; Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 153; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, s. 46; Narter, s. 141; Koşar, s. 159.

²⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 600; Narter, s. 141; Koşar, s. 159.

²⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 600; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 55; Antalya, s. 29; Erdoğan, s. 126; Koşar, s. 159.

şansa bırakması durumunda dolaylı kast ile işlenmiş bir eylemin varlığı söz konusu olmaktadır. Bu nedenle dolaylı kastta failin, zararlı sonucun oluşma ihtimalinin farkında olması ve fakat sonucu arzu etmemiş olması durumunda dahi oluşması mümkün olan sonuçları göze alması durumu söz konusudur.²⁶

2.2.5.2. *İhmal*

Failin hukuka aykırılık teşkil eden zararlı sonucu istememesiyle beraber bu sonucun oluşmaması adına şartların icap ettiği tedbirleri almaması ve özeni göstermemesi durumunda ihmal söz konusu olur. Bir başka deyişle, hukuka aykırı zararlı sonucun ortaya çıkmasını engellemek için hukuki düzenin getirmiş olduğu ödevlere riayet etmemek ve zorunlu önlemleri almamak ihmal olarak değerlendirilir. İhmal durumunda fail, hukuka aykırı zararlı sonucu doğuran fiili isteyerek gerçekleştirmektedir. Ancak fail, bu durumda, hukuka aykırı sonucu istememekte, sadece öngörebilmektedir. Dolayısıyla ihmal temelinde, hukuk düzenince konulmuş olan özen yükümlülüğünden sapan bir duruma dayanmaktadır.²⁷

Sorumluluk hukukunda ihmal, objektif açıdan değerlendirildiğinden, bu durumda failin bireysel ve kişisel yetenekleri ile somut olaydaki öngörüsü kural olarak göz önünde bulundurulmamakta, failin içerisinde bulunduğu sosyal sınıf, meslek veya yaş grubuna dâhil, ortalama, normal ve uygun bir kişinin, durumun nitelik ve gereksinimlerine göre alması gereken tedbirler, göstereceği özen ve öngörüsü esas alınmaktadır.²⁸

İhmalin belirlenmesinde esas alınacak ölçü, “*somut olayın şartları*”, “*failin yaşı*”, “*cinsiyeti*”, “*eğitimi*” ve “*mesleki durumu*” dikkate alınarak belirlenir. Kanunlar ve diğer hukuk kurallarınca emredilen tedbirlere riayet edilmemesi ihmal teşkil etse de bu durum her zaman kâfi değildir. Somut şartlar altında, tedbirli bir insandan daha fazla

²⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 600; Feyzioğlu, s. 479; İnan, s. 279; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, s. 47; Tunçomağ, s. 441; Güven, s. 585; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 493; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 55; Antalya, s. 30; Hatemi, Gökyayla, s. 146; Koşar, s. 161.

²⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 601; İmre, s. 26; Tunçomağ, s. 442; Feyzioğlu, s. 479; Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”, s. 71; İnan, s. 280; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 415; Erdoğan, s. 126; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 56; Hatemi, Gökyayla, s. 147; Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 153; Antalya, s. 30; Narter, s. 142; Koşar, s. 172.

²⁸ Yeşim M. Atamer, *Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması: Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kurumları*, 1. b., İstanbul: Beta Yayınevi, 1996, s. 20; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 601, 602; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 58; Karacan Çetin, s. 28, dn. 9; Narter, s. 142.

dikkat ve özen göstermesi bekleniyorsa, bu dikkat ve özenin gösterilmemesi durumunda da ihmal söz konusu olur. Ayrıca ihmalin genel bir alışkanlık haline gelmiş olması, hukuka aykırı zararlı sonuca neden olan kimseyi sorumluluktan kurtarmayacaktır. Örneğin, birçok kimse tarafından alışkanlık haline getirilmiş şekliyle trafik kurallarına tam olarak uyulmaması ve gerekli dikkatin gösterilmemesi durumunda, hukuka aykırı zararlı sonuca neden olan kimse sorumluluktan kurtulamayacaktır.²⁹

2.2.6. İhmalin Türleri

2.2.6.1. Genel Olarak

Roma Hukukundan beri süregelen, doktrin ve uygulamada çoğunlukla karşılaşılan şekliyle ihmal, ağırlık derecelerinin esas alınması durumunda, ağır ihmal ve hafif ihmal olarak ikiye ayrılır. Bununla birlikte ihmal, ağır ihmal ve hafif ihmal arasında bir duruma tekabül edecek şekilde orta ihmal kabul edilmek suretiyle üçe de ayrılabilir. İhmal dereceleri arasında teşkil eden ayırım, zararın, mantıklı sebepler dikkate alınarak tahmin edilmesi esasına dayanan özen yükümlülüğü ihlalinin ağırlığına göre yapılmakta, aksi halde hukuk düzenine aykırılığın ağırlığına göre bir ayırım söz konusu olmamaktadır. Bir başka deyişle, ayırma temel teşkil eden ölçü nitelik yönünden değil, sadece nicelik yönündendir.³⁰

2.2.6.2. Ağır İhmal

Fail ile aynı durum ve şartları haiz, makul her kişinin göstermesi gereken dikkat ve özene riayet edilmemesi, alınması gereken en basit önlemin alınmamış olmasına, ağır ihmal denir.³¹

²⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 602, 604; Narter, ss. 142, 143.

³⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 604, 605; Koşar, s. 175.

³¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 605; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 495; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 57; Antalya, s. 37; İmre, s. 27; Tunçomağ, s. 444; Feyzioğlu, s. 480; İnan, s. 281; Erdoğan, s. 128; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 416; Hatemi, Gökyayla, s. 147; Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 153; Koşar, s. 175.

2.2.6.3. Hafif İhmal

Fail ile aynı koşullara sahip herkesin değil de yalnızca tedbirli kişilerin göstereceği dikkat ve özene uyulmaması haline hafif ihmal denir. Bununla birlikte, ağır ihmal derecesine ulaşmayan ihmal de bu ayırım içerisine girer.³²

2.2.6.4. Orta İhmal

Failin başlıca tedbir kurallarını ihlal etmemesi ve fakat kendisiyle aynı şartlara sahip kişilerden somut olarak beklenen özen ölçüsüne de uygun hareket etmemesi durumunda orta ihmalden bahsedilebilir. Kısaca ağır ihmal ile hafif ihmal arasındaki ihmale, orta ihmal denir.³³

2.2.7. Bilinçli İhmal-Bilinçsiz İhmal

Tamamen teorik bir ayırımdan ibaret olan bilinçli ihmal-bilinçsiz ihmal ayırımı, uygulamada pratik alanı bulamamıştır. Failin, hukuka uygun olmayan bir sonucun doğabileceği olasılığını mantıklı sebepler çerçevesinde tahmin etmesine rağmen, bu durumun meydana gelmeyeceği düşüncesi ve ümidiyle zararlı sonucun oluşmasını engelleyecek gereklilikte ve yeterlilikte önlemleri almamasına, bilinçli ihmal denir.³⁴ Bilinçsiz ihmalde ise failin, gerekli özeni göstermemiş olması durumu söz konusu olup, bilinçli ihmal halinde belirtildiği şekliyle zararı öngörme ya da zararın meydana gelmeyeceği düşüncesi ve ümidi söz konusu değildir.³⁵

2.2.8. Kusuru İspat Yükümlülüğü

4721 sayılı TMK m. 6'ya göre, *“Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, taraflardan her biri, hakkını dayandığı olguların varlığını ispatla yükümlüdür.”* Haksız fiil sorumluluğunda kusuru ispat yükümlülüğü ise, 6098 sayılı TBK m. 50, *“Zarar gören, zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır”* hükmü gereği zarar

³² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 605; İmre, s. 27; Tunçomağ, s. 444; Feyzioğlu, s. 481; İnan, s. 281; Erdoğan, s. 128; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 57; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 416; Hatemi, Gökyayla, s. 147; Antalya, s. 36; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, ss. 495, 496; Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 153; Koşar, s. 175.

³³ Koşar, s. 179; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 605.

³⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 605; İmre, s. 27; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, s. 49; Feyzioğlu, s. 481; İnan, s. 280; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 495; Koşar, s. 174.

³⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 605; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, s. 49; Erdoğan, s. 127; İnan, s. 280; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 495; Koşar, s. 174.

görene düşer. Dolayısıyla bir iddiayı ileri süren tarafın bu iddiasını ispatlaması beklenmektedir. Durum bu olmakla birlikte, bazı durumlarda zarar veren hakkında kusurlu olduğuna dair bir karine mevcut olabilir. Böyle durumlarda kusuru ispat yükümlülüğü tersine döner ve fail kusursuz olduğunu ispat etmekle yükümlü hale gelir. Örneğin, 6098 sayılı TBK m. 59, “*Ayırt etme gücünü geçici olarak kaybeden kişi, bu sırada verdiği zararları gidermekle yükümlüdür. Ancak, ayırt etme gücünü kaybetmede kusuru olmadığını ispat ederse, sorumluluktan kurtulur*” hükmü gereği, geçici olarak ayırt etme gücünü yitiren bir kimse, bu durumdayken vermiş olduğu zararı gidermekle yükümlüdür. Ancak bu kimse, ayırt etme gücünü kaybetmede kusuru olmadığını ispatlayabilirse, sorumluluktan kurtulacaktır. Böyle bir durumda failin, kusur karinesi sebebiyle, kusursuz olduğunu kendisinin ispat etmesi gerekir.³⁶

2.2.9. Kusurun Ceza Hukuku ile Sorumluluk Hukuku Arasındaki İlişkisi

Kusur, sorumluluk hukuku ile ceza hukuku arasında müşterek bir kavram olmakla birlikte, iki hukuk dalında farklı ölçütlere tabi tutulmaktadır. Öncelikle her iki hukuk dalında kusur kavramı aynı anlama gelmemektedir. Sorumluluk hukukunda kusur kavramı daha geniş anlamda kullanılmakta, burada bir davranış, ceza hukukuna nispeten daha kolay bir şekilde kusurlu olarak nitelendirilebilmektedir. Ceza hukukunda sübjektif kusur teorisi, sorumluluk hukukunda ise objektifleştirilmiş kusur teorisi³⁷ kabul edilmiştir. Kusur ehliyetinin esas alınması durumunda her iki hukuk dalının bakış açıları da birbirinden farklılık göstermektedir. Sorumluluk hukukunda ayırt etme gücü açısından herhangi bir yaş sınırı belirtilmemiş, ceza hukukunda³⁸ ise failin yaşına istinaden

³⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 606; Narter, s. 144; Koşar, s. 184.

³⁷ Objektifleştirilmiş kusur teorisine göre, kusurun belirlenmesinde, sübjektif bir unsur olan ayırt etme gücü tamamen, failin kişisel özellikleri ise belirli bir ölçüde dikkate alınır. Bir başka deyişle, objektifleştirilmiş kusur teorisinde, failin sübjektif birtakım özelliklerinin, belirli bir oranda objektifleştirilerek dikkate alınması esastır; Koşar, s. 70.

³⁸ 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu m. 31’de bu husus şu şekilde düzenlenmiştir: “(1) *Fiili işlediği sırada oniki yaşını doldurmamış olan çocukların ceza sorumluluğu yoktur. Bu kişiler hakkında, ceza kovuşturması yapılamaz; ancak, çocuklara özgü güvenlik tedbirleri uygulanabilir.* (2) *(Değişik fıkra: 29/06/2005-5377 S.K./5.mad) Fiili işlediği sırada oniki yaşını doldurmuş olup da onbeş yaşını doldurmamış olanların işlediği fiilin hukukî anlam ve sonuçlarını algılayamaması veya davranışlarını yönlendirme yeteneğinin yeterince gelişmemiş olması hâlinde ceza sorumluluğu yoktur. Ancak bu kişiler hakkında çocuklara özgü güvenlik tedbirlerine hükmolunur. İşlediği fiilin hukukî anlam ve sonuçlarını algılama ve bu fiille ilgili olarak davranışlarını yönlendirme yeteneğinin varlığı hâlinde, bu kişiler hakkında suç, ağırlaştırılmış müebbet hapis cezasını gerektirdiği takdirde oniki yıldan onbeş yıla; müebbet hapis cezasını gerektirdiği takdirde dokuz yıldan onbir yıla kadar hapis cezasına hükmolunur. Diğer cezaların yarısı indirilir ve bu*

kademeli olacak şekilde bir kusur ehliyeti durumu hüküm altına alınmıştır. Bu nedenlerle, her iki hukuk dalının amaçlarının, haksız fiil ile suçun unsurlarının birbirinden farklı olması ve kavramların birebir örtüşmemesi sonucu hukuk hâkiminin bağımsızlığı ilkesi ortaya çıkmıştır. Bu husus TBK m. 74'te şu şekilde düzenlenmiştir: *“Hâkim, zarar verenin kusurunun olup olmadığı, ayırt etme gücünün bulunup bulunmadığı hakkında karar verirken, ceza hukukunun sorumlulukla ilgili hükümleriyle bağlı olmadığı gibi, ceza hâkimi tarafından verilen beraat kararıyla da bağlı değildir.”*³⁹

2.2.10. Zarar Görenin Kusuru

Zararın, başka bir kişiye değil de, zarar görenin kendisine verilmesi şeklinde ortaya çıkan zarar görenin kusuru, genel anlamda teknik bir kusur değildir. Bir kişinin başka bir kişiye zarar vermesi, hukuk düzenince kınanan bir davranışı teknik anlamda kusuru ifade etmektedir. Zarar görenin kusuru halinde ise zarar bir başka kişiye değil, bizzat zarar görenin kendisine verilmektedir. Bu yüzden zarar görenin kusuru doktrinde, mecazi anlamda bir kusur olarak nitelendirilmektedir.⁴⁰ Öğretide benimsenen tanıma göre, aynı şartlar altında, normal bir kimsenin kendi yararı gereği zarara maruz kalmamak için uzak duracağı veya uzak durması gereken bir davranış şekline, zarar görenin kusuru denir.⁴¹

Zarar görenin kusuru, TBK m. 52'de şu şekilde düzenlenmiştir: *“Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir.”*

Teknik kusurda olduğu gibi zarar görenin kusuru halinde de objektifleştirilmiş kusur teorisi geçerlidir. Dolayısıyla, zarar görenin kusuru değerlendirilirken kıstas olarak objektif bir ölçü esas alınacaktır. Benzer koşullar altında, zarar görenin içerisinde bulunduğu toplumca normal sayılan bir insanın, zararlı sonucun ortaya çıkmasını

hâlde her fiil için verilecek hapis cezası yedi yıldan fazla olamaz. (3) (Değişik fıkra: 29/06/2005-5377 S.K./5.mad) Fiili işlediği sırada onbeş yaşını doldurmuş olup da onsekiz yaşını doldurmamış olan kişiler hakkında suç, ağırlaştırılmış müebbet hapis cezasını gerektirdiği takdirde onsekiz yıldan yirmidört yıla; müebbet hapis cezasını gerektirdiği takdirde oniki yıldan onbeş yıla kadar hapis cezasına hükmolunur. Diğer cezaların üçte biri indirilir ve bu hâlde her fiil için verilecek hapis cezası oniki yıldan fazla olamaz”; 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu, T. 26.09.2004, RG. 12.10.2004, S. 25611.

³⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 606; Koşar, ss. 185, 186.

⁴⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 606.

⁴¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 606, 607; Narter, s. 144.

engellemek için göstereceği çaba ve dikkat, bu ölçünün özelliklerini oluşturmaktadır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, bu çaba ve dikkatin derecesi her somut olaya göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Buradaki amaç, kusuru objektif hale getirirken, zarar gören kişinin içerisinde bulunduğu toplumca normal kabul edilen bir kimsenin standartlarının, kültür, yaş, cinsiyet ve meslek şartları yönünden rol model teşkil etmesidir.⁴²

Zarar görenin kusurundan söz edebilmek için ayrıca, onun ayırt etme gücünü haiz olması gerekir.⁴³ Bununla birlikte, İsviçre Federal Mahkemesi bir kararında, “*Ayırt etme gücü karine olarak var sayılır; yokluğunu, bunu ileri süren kimse ispat etmek zorundadır*” şeklinde hüküm kurmuştur.⁴⁴

2.2.11. Üçüncü Kişinin Kusuru

Teknik kusura ilişkin kuralların uygulama alanı bulduğu üçüncü kişinin kusuru, kast biçiminde meydana gelebileceği gibi, ihmal biçiminde de oluşabilir. Üçüncü kişinin kusurundan bahsedebilmek için, kusurun sübjektif ve objektif yönlerinin mevcut olması gerekir. Üçüncü kişinin davranışı, objektifleştirilmiş kusur kavramındaki kriterlere uyar veya önemsenmeyecek bir derecede bu kriterlerden saparsa kusursuz bir davranış bahse konu olur. Bununla birlikte, üçüncü kişinin ayırt etme gücünü haiz olması gerekir ki göstermiş olduğu davranış, kusurlu bir davranış olarak nitelendirilebilsin. Bir başka deyişle, üçüncü kişinin ayırt etme gücü yoksa davranışı kusurlu olarak nitelendirilemez.⁴⁵

⁴² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 607; Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*, s. 50; Tunçomağ, s. 485.

⁴³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 608; İmre, s. 203; Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”, s. 102; Koşar, s. 213.

⁴⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 608.

⁴⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 608.

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU ÇERÇEVESİNDE

KAVRAMLAR

1. YASAL DÜZENLEME VE TRAFİĞİN TANIMI

1.1. YASAL DÜZENLEME

Ülkemizde trafiğe düzen getirme çalışmaları, 1930 yılında yürürlüğe giren ve şu an mülga olan 1580 sayılı Belediye Kanunu⁴⁶ ile başlamıştır. Sonrasında bu kanunun yetersiz kalması sonucu, 1932 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu emsal alınarak hazırlanan, 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu⁴⁷, 1953 yılında yürürlüğe girmiştir. 1983 yılında ise 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu⁴⁸ çıkartılmış, bu kanunun tamamı, farklı zamanlarda yürürlüğe giren maddeleri nedeniyle 18 Haziran 1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁴⁹

Uluslararası karayolu trafiğini kolay bir hale getirmek ve sözleşmeye imza atan taraflar arasında standart trafik kuralları meydana getirerek karayolu güvenliğini artırmak amacıyla uluslararası bir antlaşma oluşturma çabası, 8 Kasım 1968 tarihinde nihayete ererek, Karayolu Trafiği Konvansiyonu (Viyana Karayolu Trafik Sözleşmesi) imzalanmış ve 21 Mayıs 1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Konvansiyonun 3. maddesinde, sözleşmeye taraf olan ülkelerin, kendi iç hukuklarında yürürlükte olan kuralların, Konvansiyon hükümlerine uymasını sağlamak üzere uygun tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmektedir.⁵⁰ Türkiye, 6299 sayılı Kanun ile 25 Nisan 2012

⁴⁶ 1580 sayılı Belediye Kanunu, T. 03.04.1930, RG. 14.04.1930, S. 1471.

⁴⁷ 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, T. 11.05.1953, RG. 18.05.1953, S. 8411.

⁴⁸ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, T. 13.10.1983, RG. 18.10.1983, S. 18195.

⁴⁹ Zekeriya Yılmaz, *Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, 2. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2010, s. 3; Narter, s. 3.

⁵⁰ Cüneyt Pekmez, “Alman Karayolları Trafik Kanunu’nda 20 Haziran 2017’de Yapılan Değişiklikler Çerçevesinde Türk/İsviçre Hukuku’nda Araçların Otonomlaştırılmasının İşletenin Sorumluluğuna Etkisi”, *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 77 (1), (2019), s. 159.

tarihinde Karayolu Trafîği Konvansiyonu'na katılmayı uygun bulmuş ve 22 Ocak 2013 tarihinde Konvansiya katılmıştır.⁵¹

Ülkemizde karayolu trafiğindeki taşıma işlerini düzenlemek amacıyla Karayolu Taşıma Kanunu⁵² düzenlenmiştir. Kanunun amacı 1. maddesinde, *“Bu Kanunun amacı; karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliğı sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliğı ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğere taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır”* şeklinde ifade edilmiştir.

1.2. TRAFİK TANIMI

Günümüz itibarıyla yürürlükte bulunan 2918 sayılı KTK'nun amacı, kanunun 1. maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir: *“Bu Kanunun amacı, karayollarında, can ve mal güvenliğı yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir.”*

Trafik sözcüğünün, İtalyanca *“traffico”*, Fransızca *“trafic”*, İngilizce *“traffic”* ve Osmanlıca'da ise *“seyrüsefer”* yani geliş-gidiş sözcükleriyle ifade edilen bir kelime olduğu ifade edilmiştir. Türk Dil Kurumu'nun ise trafik kelimesini, *“Ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması, gidiş geliş, seyrüsefer”* olarak açıkladığı belirtilmiştir.⁵³

Çeşitli kavram ve tanımların yer aldığı KTK'nun 3. maddesinde trafik kavramı dar anlamıyla, *“Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir”* şeklinde düzenlenmiştir. Trafik kavramı geniş anlamıyla ise ulaşımı ifade etmektedir. Karayolu, demir yolu, deniz yolu ve hava yolu taşımacılığı ise ulaşımın kapsamını oluşturmaktadır. Yine KTK'nun 3. maddesinde karayolu, *“Trafik için,*

⁵¹ 6299 sayılı Karayolu Trafîği Konvansiyonu ile Bu Konvansiyonu Tamamlayıcı Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, T. 25.04.2012, RG. 10.05.2012, S. 28288.

⁵² 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, T. 10.07.2003, RG. 19.07.2003, S. 25173.

⁵³ Rafet Çevikbaş, Fatih Hakan Doğan, “Trafik Hizmetlerinde Yerel Yönetimlerin Rolü”, *Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, C. 4, S. 2, (Aralık 2015), s. 53.

kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır” şeklinde ve taşıt kavramı ise, “Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere ‘motorlu taşıt’ insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere ‘motersuz taşıt’ denir” şeklinde düzenlenmiştir.⁵⁴

1.3. TRAFİĞİN UNSURLARI

1.3.1 İnsan Unsuru

İnsan unsuru, trafiğin önemli unsurlarının başında gelmektedir. Trafik içinde insan, araç sürücüsü, yaya, yolcu ve trafiği düzenleyen veya trafiği denetleyen trafik görevlisi şeklinde yer alabilir.⁵⁵

1.3.1.1 Sürücü

Sürücü, KTK m. 3’te şu şekilde düzenlenmiştir: *“Karayolunda, motorlu veya motersuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.”* Şoför ise aynı maddede, *“Karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişidir”* şeklinde düzenlenmiştir. Dolayısıyla iki terim arasındaki fark, kullanılan aracın ticari olup olmaması şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Sürücü açısından, trafik içerisinde kurallara riayet edip, diğer sürücü ve yayalara karşı saygılı ve dikkatli bir biçimde aracı kullanabilmenin önemli olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle de güvenli bir trafik düzeni için en fazla görevin sürücüye düştüğü vurgulanmaktadır. Sorumluluk, konsantrasyon, çabuk karar verme ve sabırlı olmak gibi temel kişilik özelliklerinin, iyi bir sürücünün sahip olması gerektiği özellikler olduğu ayrıca ifade edilmiştir.⁵⁶

6085 sayılı mülga Karayolları Trafik Kanunu’nda sürücü, *“Motersuz nakil vasıtalarını veya hayvanları sevk ve idare eden kimsedir”* şeklinde; şoför ise, *“Motorlu nakil vasıtalarını veya müteharrik makinaları sevk ve idare eden kimsedir”* şeklinde düzenlenmiştir. 2918 sayılı KTK’nda sürücünün, motorlu araçları da sevk ve idare edebilmesi dolayısıyla bu yönden, mülga 6085 sayılı KTK açısından bir fark bulunmaktadır.

⁵⁴ Bedrettin Murat, *Trafik Hukuku*, 7. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2013, s. 7; Narter, ss. 3, 4.

⁵⁵ Narter, s. 4.

⁵⁶ Murat, s. 8; Narter, s. 4.

1.3.1.2. Yaya

Trafik içerisinde herhangi bir ulaşım aracı kullanmaksızın hareket eden kişilere yaya denir. Sürücüler gibi yayalar da bütün trafik kurallarına uymak zorundadırlar.⁵⁷

Yayanın tanımı KTK’nda yapılmamıştır. Ancak Karayolları Trafik Yönetmeliği⁵⁸ m. 3/a-20’de yayanın tanımı, “*Araçlarda bulunmayan, karayolunda hareketsiz veya hareket halinde bulunan insandır*” şeklinde yapılmıştır.

1.3.1.3. Yolcu

KTK m. 3’te yolcu, “*Aracı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan kişilerdir*” şeklinde düzenlenmiştir. Güvenli bir trafik düzeni için yolcuya da büyük sorumluluklar düşmekte, bunun aksi durumlar, örneğin, yolcunun araç içerisinde sürücünün dikkatini dağıtıcı hareketlerde bulunması, kazalara sebebiyet verebilmektedir.⁵⁹

Karayolu Taşıma Kanunu m. 3’te ise yolcu, “*Taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişileri ifade eder*” şeklinde düzenlenmiştir.

1.3.1.4. Trafik Görevlisi

Trafik, “*Trafik Zabıtası*” olarak isimlendirilen trafik polisi tarafından denetlenir ve düzenlenir. Trafik polisinin bulunmadığı veya polisin yetki alanı dışında kalan yerlerde trafiğin kimler tarafından düzenlenip denetleneceği ise KTK m. 6/b’de şu şekilde düzenlenmiştir: “*Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir.*” Trafiğin düzenini ve güvenliğini sağlamak, bu görevli birimlerin temel amacıdır.⁶⁰

⁵⁷ Narter, s. 4.

⁵⁸ Karayolları Trafik Yönetmeliği, RG. 18.07.1997, S. 23053 (Mükerrer).

⁵⁹ Narter, ss. 4, 5.

⁶⁰ Murat, s. 7; Narter, s. 5.

1.3.2. Araç Unsuru

Trafikte diğer önemli bir unsur olan araç, KTK m. 3'te, *“Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır”* şeklinde düzenlenmiştir. Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde benzer şekilde tanımlama yapılmıştır.⁶¹

1.3.3. Çevre ve Yol Unsuru

Yağmur, sis, kar gibi doğa olaylarının tümü, trafikte çevre faktörünü oluşturur. Bu faktörlerin, kazaların meydana gelmesinde etkili olmaları sebebiyle, sürücüler tarafından göz önünde bulundurulmaları ve gerekli tedbirlerin alınması mühimdir. Bununla birlikte, sürücüyü kötü bir şekilde yönlendiren, altyapısı bozulmuş, projesi yanlış çizilmiş, işaretlemeleri yanlış ve eksik olan bir yol da trafik kazalarının meydana gelmesinde önemli rol oynamaktadır. Şehrin içinde meydana gelen kazaların büyük çoğunluğunun kavşaklarda oluştuğu düşünüldüğünde, aydınlatılması veya işaretlenmesi kötü bir şekilde yapılmış kavşak ve yollarda, kaza riskinin arttığını söylemek pek de yanlış olmayacaktır. Buna ek olarak, otoparkların yetersiz oluşu, mevcut park yerlerinin düzenlenmesinin iyi sayılabilecek nitelikte değerlendirilmemesi, yaya geçitlerinin yetersizliği ve kaldırımların taşıtlar tarafından işgal edilmesi de trafik kazalarını arttıran diğer etmenlerdir.⁶²

2. TRAFİK KAZASI KAVRAMI

KTK m. 3'te trafik kazası, *“Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olaydır”* şeklinde düzenlenmiştir. Tanımda yer alan *“hareket halinde olan”* ifadesinden dolayı, KTK uyarınca sorumluluğun şartı olarak, bir aracın kaza sırasında hareket halinde olması veya hareket halindeki bir aracın kazaya karışmış olması gerekmektedir.⁶³ Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde ise trafik kazası benzer şekilde, *“Karayolu üzerinde hareket*

⁶¹ Araçların hızlı bir değişim ve gelişim sürecinden geçtiği günümüzde, yeni teknoloji ile üretilen araçların kullanılmasının, mevcut yol standartları bu araçlara uygun olmadığı için, birtakım sorunlara neden olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle, yol standartları yeni teknolojiyle geliştirilmiş araçlara cevap verecek düzeye getirilmeli veya mevcut yol standartlarına uygun araçlar üretilerek kullanıma sunulmalı ya da trafik kurallarına harfi harfine uyulması gerektiği ifade edilmiştir, Murat, s. 9; Narter, s. 5.

⁶² Murat, s. 9; Narter, ss. 5, 6.

⁶³ Haluk Nami Nomer, “2918 S.lı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 66 S. 1-3, (1992), s. 70; Karacan Çetin, ss. 190, 191; Bolatoğlu, s. 152.

halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve/veya zararlı sonuçlanmış olan olaydır” şeklinde tanımlanmıştır.

KTK’nda yer alan tanıma göre trafik kazasının unsurlarını şu şekilde sıralayabiliriz:

- Bir veya birden fazla aracın karıştığı bir olay olmalı,
- Araç veya araçlar karayolu üzerinde bulunmalı,
- Araç veya araçlardan en az biri hareket halinde olmalı,
- Olayın meydana gelmesinde kasıt bulunmamalı,
- Olay sonucu kişiye veya mala zarar gelmeli,
- Kaza ile ölüm, yaralanma veya maddi hasar arasında nedensellik bağı bulunmalı.⁶⁴

2.1. TRAFİK KAZASI SAYILAN HALLER

Trafik kazalarının oluş şekli fark etmeksizin, hepsinde olaya en az bir hareket halindeki motorlu aracın karışmış olması gerekir. KTK hükümleri uyarınca, trafik kazalarının aşağıdaki şekilde dört halde ortaya çıktığı söylenebilir:

- Taşıt-Taşıt çarpışması,
- Taşıt-Yaya çarpması,
- Taşıt-Hayvan veya sabit engel çarpması,
- Trafik zorunlulukları nedeniyle taşıtta meydana gelen ani ve beklenmeyen manevra değişiklikleri (ani ve sert fren ve direksiyon hareketleri vb.).⁶⁵

2.1.1. Trafik Kazasının Meydana Geldiği Yere Göre

2.1.1.1. Karayolunda Meydana Gelen Kazalar

KTK’nun 2. Maddesinde, Kanunun uygulanma kapsamı, “Bu Kanun, karayollarında uygulanır. Ancak aksine bir hüküm yoksa; a) Karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile, b)

⁶⁴ Narter, ss. 10, 11.

⁶⁵ Hasan Tahsin Gökcan, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat Sigorta ve Rücu Davaları*, 8. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014, s. 73; Narter, s. 11.

Erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da, bu Kanun hükümleri uygulanır” şeklinde belirtilmiştir. KTK’nun 3. maddesinde ise karayolu, “Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır” şeklinde tanımlanmıştır. Yukarıda bahsedilen bu maddeler birlikte değerlendirildiğinde, kamuya açık olan bütün yollarda meydana gelen kazaların, karayolunda meydana gelmiş sayılacağı söylenebilir.⁶⁶

Karayolunun sınırı, KTK m. 3’te, karayolu sınır çizgisi olarak, şu şekilde tarif edilmiştir: *“Kamulaştırılmış, kamuya terk veya tahsis edilmiş karayolunda; mülkle olan sınır çizgisi, diğer karayollarında; yarmaca, şevden sonra hendek varsa hendek dış kenarı, hendek yoksa şev üst kenarı, dolguda şev etek çizgisi; yaya yolu ayrılmış karayolunda ise yaya yolunun mülkle birleştiği çizgidir.”* Buna göre banket ve kaldırımlar, yol şeridi dışında kalsalar bile karayolu sınırının içinde kaldıkları müddetçe, sorumluluk açısından karayoluna dâhildirler.⁶⁷ Ayrıca, hemzemin geçitlerin de karayolu içinde kaldığı, Yargıtay tarafından kabul edilmektedir.⁶⁸

2.1.1.2. Karayolu Dışında Meydana Gelen Kazalar

KTK m. 2’de, bu Kanunun karayollarında uygulanacağı belirtildikten sonra, *“... Ancak aksine bir hüküm yoksa; a) Karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile, b) Erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da, bu Kanun hükümleri uygulanır”* şeklinde hüküm bulunduğu yukarıda değinilmişti. Bu açıklama göz önünde bulundurulduğunda, bir kazanın, trafik kazası sayılabilmesi için sadece karayolları üzerinde meydana gelmesi gerekmediği ayrıca, trafik için faydalanılan bir yer

⁶⁶ Narter, s. 11.

⁶⁷ Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 2. b., s. 25; Gökcan, *KTK’na Göre Hukuki Sorumluluk*, ss. 68, 71.

⁶⁸ 4 HD, E: 2004/15594, K: 2004/14251, T. 14.12.2004, Akt: Narter, s. 12.

olmasa dahi kamuya açık olan yerler ile park, bahçe, garaj gibi taşıt trafiği için kullanılan yerlerin karayolundan sayılabileceği söylenebilir.⁶⁹

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, deniz ve göllerde motorlu araç nakli için kullanılan araba vapurlarında, karayolu ile tren yolunun kesiştiği kontrollü veya kontrolsüz hemzemin geçitlerinde, bir kamu kurumunun araçlara ayrılan park yeri veya bahçesinde, iki kara parçasını birbirine bağlayan köprülerde, bir işyerinin, otelin ya da okulun park yerlerinde, hava alanlarının uçak pistleri dışında kalan ve motorlu araçların kullanılması için ayrılan yerlerde, otobanlarda, otobanların gişelerinde, otobüs terminallerinde, motorlu araç servis ve tamirhanelerinde meydana gelen kazalarda KTK uygulanacaktır.⁷⁰

Kum ocağında meydana gelen bir kazada Yargıtay, kazanın karayolunda meydana gelmemesi sebebiyle sigorta kapsamı dışında kaldığına karar vermiş⁷¹, yine başka bir kararda Yargıtay, tarla sürülürken meydana gelen kazanın karayolunda meydana gelmiş sayılmayacağına karar vermiştir.⁷²

2.1.2. Trafik Kazasına Karışan Araçlara Göre

Trafik kazası nitelendirmesinde farklılık göstermese de, kazaya karışan araçların motorlu veya motorsuz taşıt veya motorlu bisiklet olması, uygulanacak kanun açısından farklılıklar arz etmektedir. KTK m. 85/1 hükmü, *“Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar”* şeklinde olup, motorlu taşıtların karışmış olduğu trafik kazalarında KTK’nun uygulanacağını düzenlemektedir. KTK’nun 103. maddesinde ise, *“Motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet*

⁶⁹ Narter, s. 12.

⁷⁰ Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 2. b., s. 27; Gökcan, *KTK’na Göre Hukuki Sorumluluk*, ss. 68, 71; Narter, ss. 12, 13.

⁷¹ 11 HD, 24.03.2003, 10287/2695, Akt: Gökcan, *KTK’na Göre Hukuki Sorumluluk*, s. 72; Narter, s. 13.

⁷² 10 HD, 24.06.2003, 4771/5264, Akt: Gökcan, *KTK’na Göre Hukuki Sorumluluk*, s. 72; Narter, s. 13. Aksi yönde, Yarg. 17 HD., T. 07.06.2017, E. 2016/11359, K. 2017/6497.

*sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir” denilmektedir. Dolayısıyla Kanunda, motorlu taşıtlar ve diğerleri arasında bir ayırım yapılmıştır.*⁷³

Bir aracın, KTK’na tabi motorlu bir araç olduğundan bahsedebilmek için, üç unsura sahip olması gerekmektedir. Bunlar, “*hareket unsuru*”, “*makine gücüyle hareket unsuru*” ve “*toprak üzerinde hareket unsuru*” olarak sıralanabilir. Bu nedenle, otomobil, kamyon, kamyonet, minibüs, otobüs, motosiklet, triportör, traktör, çekici, arazi taşıtı, trolleybüs gibi araçlar, makine gücüyle kendi kendilerine hareket ettikleri için, motorlu araç sayılırlar. Buna karşı, makine gücüyle değil de rüzgâr, hayvan veya insan gücüyle hareket eden araçlar, örneğin, at arabası, fayton, kağnı, el arabası, bisiklet, çocuk arabaları ve sakatlara özgü insan gücüyle itilen arabalar gibi araçlar, motorlu araç sayılmazlar.⁷⁴

3. İŞLETEN KAVRAMI VE İŞLETEN SAYILANLAR

3.1. İŞLETEN KAVRAMI

Hukukumuzda işleten kavramı, KTK m. 3’te, “*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 tanımlanmıştır. Hükümden anlaşılacağı üzere, öncelikle, araç sahibi, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görünen kişi, aracın uzun süreli kira, ariyet veya rehinde kiracı, ariyet alan veya rehin alan kişi olmak üzere, karine olarak işleten sayılabilecek olan kişilere yer verilmiştir. Ancak hükümde “*gibi hallerde*” ifadesi geçtiğinden, karine olarak işleten sayılan bu kişilerin sınırlı sayıda olmadığı belirtilmiştir.⁷⁵

İşleten kavramının tanımlandığı, yukarıda yazılı maddenin ikinci cümlesinden hareketle, karine olarak işleten sayılan kişi ya da kişilerin, üçüncü bir kişinin maddede yazılı şartları sağladığını ispat etmeleri halinde, sorumluluktan kurtulabileceklerini söyleyebiliriz. Bununla birlikte uygulamada Yargıtay, karine olarak işleten sayılan

⁷³ Narter, ss. 13, 14.

⁷⁴ Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 2. b., s. 30; Gökcan, *KTK’na Göre Hukuki Sorumluluk*, ss. 73, 74; Narter, s. 14.

⁷⁵ Karacan Çetin, ss. 65, 66.

kişilerin dışında, üçüncü bir kişinin işleten olarak kabul edilebilmesi hususunda katı ispat koşulları aramakta, bu amaçla ileri sürülen delilleri, üçüncü kişileri bağlayacak nitelikte olma koşuluna tabi tutmaktadır.⁷⁶

KTk'ndaki düzenleme göz önünde bulundurulduğunda, öğretide, işletenin tespit edilmesi açısından, şekli ve maddi kriterler olmak üzere iki kriter geliştirilmiştir. Şekli kritere göre, motorlu aracın tescil sicilinde veya trafik belgesinde maliki görünen ya da sigorta poliçesinde ismi yazılı olan kimse işletendir. Bu kriter sayesinde trafik kazasında sorumlu kişi kolaylıkla tespit edilebilmektedir. Buna karşı, yukarıda sayılı belgelerde ismi yazılı olan kişinin, aracı satış, bağışlama vb. yollarla devretmiş olması hallerinde gerçekte işleten olmaması ihtimali, şekli kriterin olumsuz yönünü oluşturmaktadır.⁷⁷

KTk'nda işletenin belirlenebilmesi açısından, maddi kriter kabul edilmiştir.⁷⁸ Maddi kritere göre işleten ise, KTK m. 3'te yer alan tanımın ikinci cümlesinde ifade edildiği şekliyle, araç ve aracın işletilmesine katılan yardımcı kişiler üzerinde fiili hâkimiyete sahip olup, aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olacak şekilde işleten, bu araç işletilmesinden dolayı ekonomik fayda sağlayan ve masraflara da katlanan kişi olarak tanımlanmaktadır.⁷⁹ Motorlu aracın işletilmesi konusunda temel bulan tehlike sorumluluğu kavramının amacını daha iyi yansıtmayı nedeniyle bu kriter üstün tutulmuştur.⁸⁰

⁷⁶ “İşleten sıfatının değiştiği mevcut trafik kaydı karşısında tanık beyanı ile kanıtlanamaz. ... işletenliğin kayda rağmen başkasına geçmiş bulunduğu her zaman ispatlanabilir. Fakat bu konuda getirilecek delillerin üçüncü kişileri bağlayabilecek nitelikte ve güçte olması, özellikle zarara uğrayanların haklarını halele uğratacak bir sonuç yaratmaması şarttır”, 4. HD, 19.10.2006, 11647/11166, Akt: Hasan Tahsin Gökcan, Seydi Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat-Sigorta Rücu Davaları Trafik Suç ve Kabahatleri*, 7. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010, s. 105 vd.; Karacan Çetin, s. 66.

⁷⁷ Fikret Eren, “Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları”, *AÜHFD*, C. 39, S. 1-4, (1982-1987), s. 176; Ergun Özsunay, “Türk Hukukunda Zarar Giderimi Sorumlusu Olarak “İşleten” (Araç Sahibi) Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar”, *BATİDER*, C. IV, S. 1, (1971), s. 88; Karacan Çetin, s. 67.

⁷⁸ Ahmet Kılıçoğlu, “2918 S.lı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu”, *BATİDER*, C. XII, S. 2-3, (1984), s. 7; Çetin Aşcıoğlu, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları*, 3. b., Ankara: Sözkese Matbaacılık, 2012, s. 44; Mustafa Reşit Karahasanoğlu, *Sorumluluk Hukuku: Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk-Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk*, 6. b., İstanbul: Beta Yayınevi, 2003, s. 945; Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 177; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 367; Karacan Çetin, s. 67.

⁷⁹ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 176; Karacan Çetin, s. 67.

⁸⁰ Özsunay, “İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar”, s. 90; Karacan Çetin, s. 67.

3.1.1. Gerçek İşleten

KTK'nun 3. maddesinde yer alan tanımın ikinci cümlesindeki “... 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” şekliyle belirtilen maddi kriter görüşündeki nitelik ve faktörlere sahip her işleten, gerçek işletendir denilebilir. KTK m. 3'te, araç üzerinde fiili tasarruf gücünü haiz olmaları ve araçtan faydalanmaları nedeniyle, gerçek işleten sıfatına sahip olabilecek kişiler olarak, araç sahibi, aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan alıcı, aracın uzun süreli kiralanması, ariyet veya rehin alınması gibi hallerde kiracı, ariyet ve rehin alan kişiler sayılmıştır.⁸¹

3.1.1.1. Araç Sahibi

KTK m. 3'te araç sahibi, “Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir” şeklinde tanımlanmıştır. KTK m. 19 gereği, “Araç sahipleri araçlarını yönetmelikte belirtilen esaslara göre yetkili kuruluşa tescil ettirmek ve tescil belgesi almak zorundadırlar.” Buradaki yetkili kuruluş, trafik tescil şubesidir. Mülkiyet ilişkisinin belirlenmesinde, trafik sicili ve buradan alınan tescil belgesi sadece bir karine fonksiyonu teşkil etmektedir. Dolayısıyla sicildeki kayda rağmen aracın gerçek sahibi başka biri olabilir.⁸²

KTK m. 20'de, araçların satış, devir ve tescili ile bu işlemlerle ilgili yetki ve sorumluluğa ilişkin hususlar düzenlenmiştir. KTK m. 20/a-1'e göre araç sahipleri, “Tescili zorunlu ve ilk tescili yapılacak olan araçların satın alma veya gümrükten çekme tarihinden itibaren üç ay içinde tescili için; bunların hurda durumuna gelmesi hâlinde ise bir ay içinde tescilin silinmesi için ilgili trafik tescil kuruluşuna veya Emniyet Genel Müdürlüğünün belirleyeceği kamu kurum veya kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerine başvurmak zorundadırlar.”⁸³

KTK m. 20/d'de ise, tescil edilmiş araçların satış ve devir usulü, “Tescil edilmiş araçların her çeşit satış ve devirleri, satış ve devri yapılacak araçtan dolayı motorlu

⁸¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 706.

⁸² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 706; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 531.

⁸³ Karacan Çetin, ss. 73, 74.

taşıtlar vergisi, gecikme faizi, gecikme zammı, vergi cezası ve trafik idari para cezası borcu bulunmadığının tespit edilmesi ve taşıt üzerinde satış ve/veya devri kısıtlayıcı herhangi bir tedbir veya kayıt bulunmaması halinde, araç sahibi adına düzenlenmiş tescil belgesi veya trafik tescil kayıtları esas alınarak noterler tarafından yapılır. Noterler tarafından yapılmayan her çeşit satış ve devirler geçersizdir.

Satış ve devir işlemi, siciline işlenmek üzere üç işgünü içerisinde ilgili trafik tescil kuruluşu ile vergi dairesine bildirilir. Bu bildirimle birlikte alıcı adına trafik tescil işlemi gerçekleşmiş sayılır. Satış ve devir tarihi itibarıyla, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu hükümleri uyarınca eski malikin vergi mükellefiyeti sona erer, yeni malikin vergi mükellefiyeti başlar.

Yapılan satış ve devir işlemi üzerine noterler tarafından yeni malik adına bir ay süreyle geçerli tescile ilişkin geçici belge düzenlenir” şeklinde düzenlenmiştir. Maddeye göre, satış ve devir işleminin resmi şekle bağlanmasına ilişkin düzenleme, ispat değil, bir geçerlilik şartıdır. Dolayısıyla noterler tarafından yapılmamış, çeşidi ne olursa olsun tüm satış ve devir işlemleri geçersiz sayılacaktır.⁸⁴

Tescilli araçların satış ve devir işlemlerinin noterde tamamlanmasının akabinde, aracın mülkiyetinin nakli konusunda, aracın zilyetliğinin de ayrıca devrinin gerekip gerekmediği hususu öğretilde tartışmalıdır. Bir görüşe göre, noterde yapılan satış ve devir işlemi, borçlandırıcı bir işlem olduğundan, aracın mülkiyetinin naklinin gerçekleşebilmesi için, ayrıca aracın zilyetliğinin de devredilmesi gerektiği savunulmaktadır.⁸⁵ Başka bir görüşe göre ise, araç sahibinin, KTK m. 3’te “*Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir*” şeklinde tanımlanması ve tescil edilmiş araçların satış ve devir usulüne ilişkin yukarıda yazılı KTK maddeleri dolayısıyla, motorlu araç üzerindeki mülkiyetin tespiti açısından KTK’nun şekle dayalı bir sistem benimsemiş olması, adına tescil belgesi verilmiş veya sahiplik ya da satış belgesi düzenlenmiş kişinin, aksi ispatlanmadığı takdirde malik olarak kabul edilmesi ve karine olarak işleyen sayılması düşünceleriyle,

⁸⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 706, 707; Karacan Çetin, s. 74.

⁸⁵ Ramazan Tunç, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Gerçek İşleten Kavramı”, *Yargıtay Dergisi*, C. 26 S. 1-2, (Ocak-Nisan 2000), s. 236; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 706; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 531; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 51; Bolatoğlu, s. 57.

araç mülkiyetinin nakli için ayrıca aracın zilyetliğinin devrinin aranmaması savunulmaktadır.⁸⁶

Gerçek anlamda işleten sıfatının kazanılmasında, mülkiyetin devri ya da alım satım sözleşmelerinde, mülkiyetin veya hasar ve yararın geçtiği an belirleyici değildir. Kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere motorlu aracı işletmek ve araç üzerinde fiili hâkimiyet kurmak önemli olandır.⁸⁷ Anayasa Mahkemesi'nin bir kararında da bu husus ifade edilmiştir.⁸⁸

3.1.1.2. Aracın Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Alıcısı

Satış bedeli tahsil edilinceye kadar, malın alıcının alacaklıları tarafından haczine engel olmak yoluyla satıcı yararına güvence sağlamak, mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satımın amacını oluşturmaktadır.⁸⁹

KTK, aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan ve noterdeki mülkiyeti muhafaza sicilinde kayıtlı görünen kişiyi karine olarak işleten saymıştır. TMK m. 764'e göre: *"Başkasına devredilen bir malın mülkiyetinin saklı tutulması kaydı, ancak resmi şekilde yapılacak sözleşmenin devralanın yerleşim yeri noterliğinde özel siciline kaydedilmesiyle geçerli olur."* Dolayısıyla mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta, alıcının işleten sayılabilmesi için, satış işleminin beraberinde sicile kayıt işleminin de tamamlanmış olması gerekir.⁹⁰ Bununla beraber Yargıtay bir kararında, noterdeki mülkiyeti muhafaza siciline kayıt yapılmamasından bahisle mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satışın geçersiz olması durumunda bile bu işlemin adi satışa tahvili ile alıcının

⁸⁶ Karacan Çetin, ss. 75, 76; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 204 dn. 243; Gökcan, Kaymaz, s. 38.

⁸⁷ Karacan Çetin, s. 76; Özsunay, "İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar", s. 99.

⁸⁸ "2.9.1971 tarih ve 1479 sayılı "Esnaf ve Sanatkârlar ve Diğer Bağımsız Çalışanlar Sosyal Sigortalar Kurumu Kanunu"nun 63. maddesinin 3396 sayılı Yasa'yla değişik ikinci fıkrasında yer alan "... araç sahiplerine..." ibaresinin Anayasa'nın 2., 5. ve 10. maddelerine aykırılığı savıyla iptali istemiyle açılan davada Anayasa Mahkemesi, "Öte yandan, kişilerin üzerlerine kayıtlı aracı tasarruf edip etmedikleri araştırılmaksızın sadece kayıt işleminin objektif sorumluluğa esas alınması adaletli bir hukuk düzeni kurup bunu sürdürmekle yükümlü olan hukuk devleti anlayışı ile de bağdaşmaz" düşüncesiyle, araç satışının noterde yapılmamış olmasının, işleten sıfatının devredilmesine engel olmayacağı, dolayısıyla trafik sicilinde malik görünen kişinin sorumlu tutulamayacağı sonucuna ulaşmıştır", AYM, T. 27.03.2002, E. 2001/343, K. 2002/41, RG. 13.11.2002, S. 24935, Akt: Karacan Çetin, s. 76 dn. 54.

⁸⁹ Tunç, s. 241.

⁹⁰ Ayşe Havutçu, K. Emre Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999, s. 45; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 707; Karacan Çetin, s. 78.

işleten sayılmasına karar vermiştir.⁹¹ Doktrinde de mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satış sözleşmelerinde şekil eksikliklerinin bulunmasının, alıcının karine olarak işleten sayılmasını engelleyen bir husus olmayacağı savunulmuştur.⁹² Bununla birlikte, alıcının işleten sayılabilmesi için, mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satışlarda, aracın zilyetliğinin de devredilmiş olması gerektiği belirtilmiştir.⁹³ Mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış işlemi gerçekleştirilip araç teslim edildikten sonra ve fakat trafik siciline şerh işlemi yapılmadan önce bir kaza gerçekleşmesi durumunda, araçla arasında ekonomik bağ kurulan alıcının sorumlu tutulacağı doktrinde belirtilmiştir.⁹⁴

3.1.1.3. Aracın Uzun Süreli Kiracısı, Ariyet ve Rehin Alanı

KTK'nun 3. maddesinde yer alan işleten tanımındaki “... Aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir” hükmü gereği maddede sayılan kişiler de gerçek işleten sayılmaktadır. Madde hükmüne karşılık olmak üzere, aracın kısa bir süre için kiralanması veya ariyet alınması hallerinde, kiracı ve ariyet alan, aracın işleteni sayılamaz. Bu hallerde aracın gerçek işleteni aracı kiralayan veya ariyet veren olmaktadır.⁹⁵

Doktrinde, kiracının, ariyet ya da rehin alanın işleten sayılabilmesi için, kira, ariyet veya rehin sözleşmesinin yapılmasının akabinde aracın zilyetliğinin de devralınmış olunması şartı aranmaktadır.⁹⁶

Hukukumuzda, aracın ne zaman uzun süreli kiralanmış veya ariyet alınmış olacağına ilişkin, süre yönünden herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Doktrinde de bu husus farklı şekilde değerlendirmeler ile çözüme kavuşturulmaya çalışılmıştır. Bir görüşe göre, TBK m. 330 hükmü “*Taraflardan her biri, bir taşınırı ilişkin kira sözleşmesini üç gün önceden yapılacak fesih bildirim süresine uyarak her zaman feshedebilir*” gereği kıyasen, üç gün ve daha uzun süreli araç kiralaları uzun süreli kabul edilmiştir.⁹⁷ Diğer görüşe göre ise kesin bir süre sınırı kabul edilmemiş, somut olayın

⁹¹ Yarg. 4 HD., T. 11.5.1978, E. 1977/9039, K. 1978/6402, YKD. C. 5 S. 4, (Nisan 1979), ss. 480, 481, Akt: Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 707 dn. 225; Karacan Çetin, s. 78 dn. 65.

⁹² Bolatoğlu, s. 71; Tunç, s. 241.

⁹³ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 205; Karacan Çetin, s. 78.

⁹⁴ Tunç, s. 241; Karacan Çetin, s. 78.

⁹⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 707.

⁹⁶ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 205.

⁹⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 707; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 378; Bolatoğlu, s. 73; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 532; Havutçu, Gökyayla, s. 45.

özellikleri göz önünde bulundurularak, kiracı ve kiralayanın amaçları çerçevesinde sözleşmenin, işleten sıfatının kazanılmasına yetecek kadar uzun süreli olup olmadığına bakılması gerektiği savunulmuştur.⁹⁸

Yargıtay, uzun süre kavramından anlaşılması gerekenin, her olayın somut özelliğine göre belirlenmesi görüşündedir.⁹⁹ Bu görüşünün gerekçesi ise, motorlu araçların kiralanmasında uzun süre kavramının, belirli bir gün sayısı ile sınırlanmasının, tehlike sorumluluğunun zarar görenleri koruma amacına ters düşeceği yönündedir. Dolayısıyla Yargıtay, sözleşmenin içeriğinden hareketle, kiracının işleten sayılabilmesi için, araç üzerinde tam anlamıyla fiili hâkimiyet kurması ve aracın bütün gelir ve tasarrufunun kiracıya bırakılmış olması şartlarının gerçekleşmesini aramaktadır.¹⁰⁰

3.1.1.4. Adı, Trafik Belgesinde Yazılı Kişiler

Kural olarak, trafik belgesinde adı işleten olarak yazılı kişiler, gerçek işletendir. Buna karşılık, polis veya yetkili İdare makamları tarafından çoğunlukla kısa bir incelemeden sonra düzenlenip verilen bu belgeler, şekli bir gösterge sayıldıklarından, işleten hakkında kesin bir delil niteliğini haiz değildirler.¹⁰¹

3.1.1.5. Adına Sigorta Poliçesi Düzenlenen Kişiler

KTK m. 91 hükmü “İşletenlerin, bu Kanunun 85 inci maddesinin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur” gereği, her araç hakkında, trafiğe çıkmadan önce, zorunlu mali sorumluluk sigortasının yapılması gerekmektedir. Genel olarak trafik sigorta poliçesi (zorunlu mali sorumluluk sigorta poliçesi), araç sahibi ve dolayısıyla gerçek işleten adına düzenlenmektedir. Ancak, adına böyle bir sigorta yapılmış olan araç sahibi, sigorta süresi henüz sona ermeden, aracın mülkiyetini bir başkasına devrederse, böyle bir durumda

⁹⁸ Hamdi Yılmaz, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, 1. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014, s. 58; Bahattin Aras, “Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”, *Yargıtay Dergisi*, C. 34 S. 4, (Ekim 2008), s. 537.

⁹⁹ Yarg. 4 HD., T. 08.07.2004, E. 2004/2363, K. 2004/9097, Akt: Karacan Çetin, s. 80 dn. 81.

¹⁰⁰ Karacan Çetin, ss. 80, 81; “... 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 3’üncü maddesindeki işleten tanımına göre, motorlu aracı uzun süreli kiralama sözleşmesi ile kiralayandan alan kiracı, işleten sayılmaktadır. Bu hüküm, araç üzerindeki fiili hâkimiyet ve iktisaden yararlanma ilkesi dikkate alınarak getirilmiş bir düzenlemedir”, Yarg. 11 HD., T. 13.09.2004, E. 2003/13798, K. 2004/8129, Akt: Karacan Çetin, s. 81 dn. 82.

¹⁰¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 708.

sigorta poliçesi kendi üzerinde olmaya devam edecek ve fakat işleten sıfatı yeni araç sahibine geçecektir. Yeni araç sahibi, sigorta süresinin sona ermesine kadar mevcut sigorta ile aracı işletme hakkına sahip olmakta, yeni bir zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorunda bırakılmamaktadır. Bu durumda, “sigorta araç sahibini değil, aracı takip eder ilkesi” geçerli olmaktadır.¹⁰²

Sigorta sözleşmesinin verilmesi ve işleten sıfatının değişmesi durumunda yapılacak işlemlere ilişkin KTK m. 94 hükmü, “Sigortalı aracı işletenlerin değişmesi halinde, devreden kişi 15 gün içinde sigortacıya durumu bildirmek zorundadır. Sigortacı sigorta sözleşmesini durumun kendisine tebliği tarihinden itibaren on beş gün içinde feshedebilir. Sigorta fesih tarihinden on beş gün sonrasına kadar geçerlidir” şeklindedir.

3.1.2. Aracı Kendi Hesabına ve Tehlikesi Kendisine Ait Olmak Üzere İşletme

Motorlu aracın bakımı, onarımı, gözetimi, donanımı ve işletilmesi için gerekli olan masraflar, örneğin yakıt ve yağ giderleri veya garaj ya da şoför ücretinin işleten tarafından karşılanması, işleten tarafından vergi ve sigorta primlerinin ödenmesi ve aracın işletilmesinden elde edilen faydanın işletene ait olması, maddi anlamda gerçek işleten sayılabilme yönünden, motorlu aracın kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletilmesi olarak ifade edilmektedir.¹⁰³

KTK m. 3’te işleten tanımı yapılırken kullanılan aracın “tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletme” ifadesi, aracın parçalanması, bozulması vb. aracın işletilmesine bağlı olarak meydana gelebilecek zararlar olarak anlaşılmakta; motorlu aracın işletilmesi nedeniyle üçüncü kişilerin uğradığı zararları giderme yükümlülüğü anlamına gelmemektedir.¹⁰⁴ Oysa bahse konu zararların karşılanmasının, aslında işleten açısından “kendi hesabına işletme” kapsamında değerlendirilecek bir husus olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla “motorlu aracın tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletme” kavramının, işleten olmanın bir koşulu değil sonucu olduğu savunulmuştur. Ayrıca, işleten sayılma

¹⁰² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 708.

¹⁰³ Özsunay, “İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar”, s. 92; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 48; Karacan Çetin, ss. 89, 90.

¹⁰⁴ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, s. 63.

açısından, “motorlu aracı kendi hesabına işletme” koşulunun, motorlu araçta meydana gelecek zarar riskini de kapsar nitelikte olduğu belirtilmiştir.¹⁰⁵

3.1.3. Araç Üzerinde Fiili Olarak Tasarrufta Bulunma

KTK’nda, “araç üzerinde fiili tasarrufta bulunma” olarak belirtilen unsur, araç üzerindeki fiili hâkimiyeti ifade etmektedir.¹⁰⁶ Bahse konu unsur, aracın trafiğe çıkarılma ya da trafikten alınma zamanı ve yeri, aracın kim tarafından, nasıl ve hangi amaçla kullanılacağı; bakım, onarım, gözetim ve diğer giderlerinin ne şekilde yerine getirileceği konusunda karar verme yetkisini içermektedir.¹⁰⁷

Araç üzerinde fiili olarak tasarrufta bulunmak suretiyle hâkimiyete sahip olan kişinin, aracın sahibi, araç üzerinde ayni veya şahsi hak sahibi ya da aracın zilyedi olması zorunlu değildir.¹⁰⁸ Ayrıca, işleten sayılabılme açısından, araç üzerindeki fiili hâkimiyetin geçici ya da tek seferlik olmaması gerekir.¹⁰⁹

3.1.4. İşletenin Tespitine İlişkin Özellik Arz Eden Haller

3.1.4.1. Motorlu Aracın Eşlerce Ortak Kullanılması ya da Bir Eş Tarafından Diğer Eşe ya da Çocuğa Tahsis Edilmesi Halinde Gerçek İşletenin Tespiti

Gündelik hayatta, eşlerden birinin sahip olduğu aracın masraflarını kısmen veya tamamen karşılamaya devam etmesiyle birlikte aracı, diğer eşinin veya çocuklarından birinin kullanımına bırakması veya aracın eşler tarafından ortak kullanılması ve masrafların paylaştırılması gibi durumlara sıklıkla rastlanmaktadır. Bu gibi durumlarda kimin işleten sayılacağı önem arz etmektedir. Hukukumuzda bir görüşe göre, araç kendisinin kullanımına bırakılan eş, aracın masraflarını da karşılıyorsa, uzun süreli ariyet alan gibi değerlendirilip işleten sayılmakta, bunun aksi durumunda, aracı diğer eşin kullanımına bırakan eş işleten olarak kabul edilmektedir.¹¹⁰ Bir başka görüşe göre ise,

¹⁰⁵ Karacan Çetin, s. 91.

¹⁰⁶ Bolatoğlu, s. 61.

¹⁰⁷ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, ss. 176, 177; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 49; Özsunay, “İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar”, s. 94; Karacan Çetin, s. 91.

¹⁰⁸ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 49; Karacan Çetin, s. 91.

¹⁰⁹ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 176; Karacan Çetin, s. 91.

¹¹⁰ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 49.

aracın aile üyelerinden birinin kullanımına bırakılması veya ortak kullanılması halinde, “*araçla en yoğun ilgi içinde olan*” aile üyesi işleten olarak kabul edilmektedir. Bu kapsamda ilk olarak araç üzerindeki fiili hâkimiyetin esas alınması gerektiği, araçtan yarar sağlama ve aracın giderlerine katlanma kıstaslarının destekleyici olarak göz önünde bulundurulması savunulmuştur.¹¹¹

3.1.4.2. Motorlu Aracın İşçiye ya da Tüzel Kişinin Bir Üyesine Tahsis Edilmesi Halinde İşletenin Tespiti

Tüzel kişiler, kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere işleten olabilir. Bir tüzel kişi şirkete ait aracın, şirketin yönetim kurulu üyesinin veya şirketin diğer bir çalışanının kullanımına bırakılması halinde, tüzel kişi şirket aracın giderlerini karşılamaya devam ediyor ise işleten olarak kabul edilmektedir.¹¹²

Şirket aracının, şirket çalışanı tarafından, giderleri kendisine ait olmak üzere iş dışında, şahsi işlerde kullanılması halinde, iş saatlerine göre farklı zaman dilimlerinde çalışanın veya işverenin işleten olarak kabul edilmesi hususu reddedilmiştir. Buna karşılık araç üzerinde “*serbest fiili hâkimiyet*” kıstası geliştirilmiştir. Buna göre çalışan, şahsi işlerinde aracı serbestçe kullanma konusunda yetkilendirilmiş ise işleten olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, serbest fiili hâkimiyetin kime ait olduğunun tam olarak tespit edilemediği durumlarda, çalışan ve işverenin birlikte işleten sayılması gerektiği savunulmuştur.¹¹³

3.1.4.3. Birden Fazla İşleten

Doktrinde müşterek mülkiyet, adi şirket veya miras şirketi vb. hallerinde araç işletenler, ortak işleten olarak kabul edilmiş ve meydana gelen zararlardan bu kişilerin müteselsilen sorumlu tutulacakları belirtilmiştir.¹¹⁴ Buna karşılık, ortaklardan biri, aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletirse, o ortak işleten sayılır.¹¹⁵ Ayrıca gerçek işletenin tespiti açısından kazanın gerçekleştiği an esas alınmakta, kaza

¹¹¹ Karacan Çetin, s. 93.

¹¹² Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 229; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 49; Karacan Çetin, s. 93.

¹¹³ Karacan Çetin, s. 93.

¹¹⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 708; Özsunay, “İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar”, s. 97; Havutçu, Gökyayla, ss. 46, 47; Karacan Çetin, s. 94.

¹¹⁵ Havutçu, Gökyayla, s. 47; Karacan Çetin, s. 94.

gerçekleştirdiği an, aracın gerçek işleteni kim ise sorumlu o olmaktadır.¹¹⁶ Birden çok işletenin olduğunun kabul edildiği durumlarda, dış ilişkide işletenler müteselsilen sorumlu olmakta; iç ilişkide ise genel hükümler uygulama alanı bulmaktadır.¹¹⁷

3.1.5. İşletenin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibi

İşletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi kavramı, 17.10.1996 tarih ve 4199 sayılı Kanunla, KTK m. 85'te yapılan değişiklik ile hukukumuzda kusursuz sorumlu olan kişiler olarak yerini almıştır.¹¹⁸ Buna göre KTK m. 85/1, *“Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar”* şeklindedir.

İşletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, işleten ile birlikte müteselsilen sorumlu tutulması; kanun değişikliği öncesinde, bir motorlu araçtan malik, kiracı vb. farklı şekillerde faydalanan kişilerden sadece egemenlik ilişkisi en fazla olan bir kişinin kusursuz sorumluluk rejimine tabi olması durumunda, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, kusursuz sorumluluk rejimi kapsamına alınmasının önemini oluşturmaktadır.¹¹⁹

KTK m. 85/1 irdelendiğinde, motorlu aracın, *“bir teşebbüsün unvanı altında”*, *“bir işletme adı altında”* ve *“bir teşebbüs tarafından kesilen biletle”* işletilmesi halleri olmak üzere, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi olma bakımından üç ayrı durumun düzenlendiği görülmektedir. Motorlu aracın, bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında işletilmesi, ilgili teşebbüs ya da işletmenin ticari unvanı veya işletme adını kullanarak yolcu ya da yük taşımak vb. surette kullanılması anlamına gelmektedir.¹²⁰

KTK m. 85/1'de sayılı üç durumda, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi bakımından işleten için aranan koşulların aranmayacağı belirtilmiştir. Bu nedenle bazı

¹¹⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 708.

¹¹⁷ Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 41; Karacan Çetin, s. 94.

¹¹⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 715; Karacan Çetin, ss. 95, 96.

¹¹⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 715; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 207; Karacan Çetin, ss. 95, 96.

¹²⁰ Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 92; Karacan Çetin, s. 97.

yazarlar¹²¹ tarafından, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi “*farazi işleten*” başlığı altında ele alınmış; bazı yazarlar¹²² ise, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibini, “*motorlu aracın işletilmesine katılan kişi*” olarak kabul ederek, farazi işleten olarak nitelendirmeyi kabul etmemişlerdir.¹²³

KTK m. 3’te yer alan işleten tanımına ait unsurların bulunması halinde, aslında, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi de işleten olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, başkasının sahip olduğu bir aracın, bir başkası tarafından, kendi tasarruf yetkisi altında fakat bahse konu teşebbüs için yolcu taşıdığı durumlarda, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, mevcut sıfatıyla, işleten ile birlikte müteselsilen sorumlu tutulması söz konusu olur.¹²⁴

3.1.6. Farazi İşleten

KTK’nda birtakım kişiler, gerçek işleten sıfatını haiz olmadıkları halde meydana gelen zararlardan gerçek işletenmiş gibi sorumlu tutulmuşlardır. Bu kişiler, motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahipleri, yarış düzenleyicileri ve gerçek işletenin işleten sıfatını kaybetmediği durumlarda aracı çalan veya gasbeden kişilerdir.¹²⁵

Yukarıda sayılı bu kişiler, gerçek işletene ilişkin fiili ve ekonomik koşulları sağlamamalarına rağmen, aracın gerçek işleteni gibi onun yerine veya onunla birlikte sorumlu tutuldukları için, doktrinde bu kişiler, farazi işleten olarak adlandırılmıştır.¹²⁶ Ayrıca, araç üzerindeki zilyetliğin kesilmesi durumunda, gerçek işleteni sorumlu tutmanın hakkaniyet ilkesine aykırı olacağı düşüncesiyle, KTK uyarınca farazi işleten kavramının kabul edildiğine dair bir görüş de bulunmaktadır.¹²⁷

¹²¹ Havutçu, Gökyayla, s. 47.

¹²² Aşçıoğlu, s. 53 dn. 51.

¹²³ Karacan Çetin, s. 97 dn. 188.

¹²⁴ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 207; Karacan Çetin, s. 97. “Teşebbüs sahibi, üçüncü maddedeki tanımlamaya göre “işleten” değildir; fakat gerek motorlu araç sahibi ve gerekse araç işleticisiyle birlikte müteselsilen zarar görene karşı sorumludur. Başka bir söyleyişle teşebbüsün sorumlu olması gereken durumlarda işletenin sorumluluğu kalkmış olmaz”, YHGK., T. 24.06.1998, 19-468/529, Gökcan, Kaymaz, s. 49, Akt: Karacan Çetin, s. 97 dn. 189.

¹²⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 708; Bolatoğlu, s.79; Karacan Çetin, s. 100.

¹²⁶ Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 11; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 56; Karacan Çetin, s. 100.

¹²⁷ Demet Çeliktas, *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1987, s. 75.

Devlet ve diğer kamu tüzel kişileri, KTK m. 106 gereği, sahip oldukları motorlu araçların neden olduğu zararlardan dolayı sorumlu tutulduklarından, farazi işleyen olarak kabul edilmiştir.¹²⁸

3.1.6.1. Motorlu Araçla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunan Kişiler

Motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan kişilerin sorumluluğu, KTK m. 104/1’de, “*Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüslerin sahibi, gözetim, onarım, bakım, alım - satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı; işleyen gibi sorumlu tutulur. Aracın işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu değildir*” şeklinde düzenlenmiştir. Bu hükümle, garaj, tamirhane, otopark yeri, galeri vs. gibi, motorlu araç bakım, onarım, alış, satış yeri işleten ve bu şekilde mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahiplerinin sorumluluğunun düzenlenmesi amaçlanmıştır.¹²⁹

Motorlu araç sahipleri, araçlarını, mesleki faaliyette bulunan kişilere bırakmakla işleyen sıfatını kaybetmezler. Ancak araç, mesleki faaliyette bulunan bir kişiye bırakıldığında araç sahibi, aracın neden olduğu zararlardan sorumlu tutulmamaktadır. Bu durumda, mesleki teşebbüs sahibi, aracın neden olduğu zararlardan sorumlu tutulmaktadır.¹³⁰ Mesleki teşebbüs sahibinin, aracın neden olduğu zararlardan sorumlu tutulmasının nedeni, bir görüşe göre, bu kişilerin aracı ekonomik bir amaçla ellerinde tutmalarındır.¹³¹ Bir başka görüşe göre ise, Yargıtay’ın da benimsediği şekliyle, mesleki teşebbüs sahibinin, aracın neden olduğu zararlardan sorumlu tutulmasının nedeni, bu kişilerin araç üzerinde fiili hâkimiyete sahip olmalarından ileri gelmektedir.¹³²

¹²⁸ Hüseyin Ateş, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Uyarınca Farazi İşleyen Kavramı”, *Legal Hukuk Dergisi*, (Haziran 2011), s. 2350; Çeliktas, s. 76; Aras, “KTK’na Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”, s. 537; Karacan Çetin, s. 100.

¹²⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 709; Gökcan, Kaymaz, s. 46, Çeliktas, s. 76.

¹³⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 709.

¹³¹ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 57.

¹³² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 709. “*Motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahibinin sorumlu tutulmasının sebebi, bunların motorlu araç üzerindeki eylemli hâkimiyet sahibi olmalarından ileri gelmektedir. Teşebbüs sahibi araç üzerindeki hâkimiyeti her türlü tartışmanın dışında kesin bir biçimde elde etmiş olmalıdır... akü tamir ve kontrol işi genelde kısa sürede yapılacak işlerdendir. Kaldı ki davacının eylemlerinden sorumlu olduğu kişi olan oğlunun olay sırasında aracın başında olduğu da anlaşılmaktadır. O halde KTK m. 104’te açıklanan farazi işleyen kavramının olayımızda gerçekleşmesi söz konusu değildir. Bu nedenle mahkemenin kazaya neden olan motorlu aracın sahibi gerçek işleteni sorumlu tutması sonuçta doğru olmuştur*”, Yarg. 4. HD., T. 09.02.1989, E. 1988/7742, K. 1988/1055,

Dolayısıyla KTK’nda her ne kadar, “*kendisine bırakılan bir motorlu araç*” ifadesi kullanılmış olsa da, doktrinde, teşebbüs sahibi veya istihdam ettiği bir kişi tarafından motorlu aracın bulunduğu yerden alınması durumunda, bu andan itibaren sorumluluğun motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahibine geçtiği kabul edilmektedir.¹³³ Bir başka deyişle, sorumluluk, motorlu araç bu kişilerin hâkimiyet alanına girdiği anda başlar ve iade edildiği anda sona erer.¹³⁴

3.1.6.2. Yarış Düzenleyicileri

Yarış düzenleyicilerinin farazi işleyen sayılması, KTK m. 105’te, “*Yarış düzenleyicileri, yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep olacakları zararlardan dolayı motorlu araç işleteninin sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumludurlar. Yarışçıların veya onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacakları zararlara, gösteride kullanılan araçların uğradıkları zararlardan dolayı sorumluluk genel hükümlere tabidir. Yarış düzenleyicilerinin, yarışa katılanların ve yardımcı kişilerin yarış esnasında üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklarını karşılamak üzere bir sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur. Bu gibi yarışlara izin vermeye yetkili olan makamın talebi üzerine Ticaret Bakanlığı durum ve şartlara göre en az sigorta tutarlarını belirlemekle görevlidir. Motorlu araçlar için yapılacak sigortalarda en az sigorta tutarları zorunlu mali sorumluluk sigortasındaki tutarlardan az olamaz. Bu Kanunun zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıyı dava edebilmesine ilişkin 97 nci maddesi hükümleri ile zarar görenlerin birden çok olması haline ilişkin 96 ncı maddesi hükümleri burada da uygulanır. Yetkili makamdaki izin alınmaksızın düzenlenen bir yarışta vukubulan zararlar, zarara sebep olan motorlu aracın sorumluluk sigortacısı tarafından karşılanır. Böyle bir durumda, sigortacı, yarış için özel bir sigortanın yapılmamış olduğunu bilen veya gerekli özenin gösterilmesi halinde bilebilecek olan işleyen veya işletenlere rücu edebilir. Bu madde hükümleri ortalama hızı saatte en az elli kilometrenin üstünde olan veya ulaşılabilecek hıza göre değerlendirme yapılması öngörülen motorlu araç veya bisiklet sporu gösterilerinde uygulanır. Bu hükümler, yarış güzergahının diğer trafiğe*

Mustafa Kılıçoğlu, *Sorumluluk Hukuku, C. I, Sözleşme Dışı Sorumluluk*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2002, s. 486 vd., Akt: Karacan Çetin, s. 101 dn. 203.

¹³³ Havutçu, Gökyayla, s. 106; Karacan Çetin, s. 101.

¹³⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 709.

kapatılması halinde de geçerlidir. İçişleri Bakanlığı bu madde hükümlerinin, başka yarışlar bakımından da uygulanmasına karar verebilir” şeklinde düzenlenmiştir. Yarış düzenleyicilerinin KTK uyarınca işleten sayılarak sorumlu tutulmalarının sebebi, yarış nedeniyle araçların özellikle karayolunda ulaşacağı hıza bağlı olarak işletme tehlikesinin artmış olması söylenebilir.¹³⁵ Yarış düzenleyicilerinin sorumlu tutulmasının benzer nitelikte bir başka sebebi olarak ise, yarışın, yarışa katılmayan üçüncü kişiler açısından taşıdığı tehlike belirtilebilir.¹³⁶

Yarış düzenleyicilerinin sorumluluğu, yarışla ilgili olduğu için, yarış tamamlandıktan sonra aracın dönüşü esnasında oluşan zararlardan yarış düzenleyicileri sorumlu değildir.¹³⁷

3.1.6.3. Motorlu Aracı Çalan veya Gasbeden Kişiler

KTK m. 107’de, *“Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir. Aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, genel hükümlere tabidir”* şeklinde motorlu aracı çalan veya gasbeden kişilerin, farazi işleten sayılarak, sorumlulukları ağırlaştırılmış bir şekilde düzenlenmiştir. Motorlu aracı çalan veya gasbeden kişiler, hukuk düzeni tarafından suç sayılan bir fiil nedeniyle araç üzerinde fiili hâkimiyet kurduklarından, bu kişiler KTK uyarınca sorumlu tutulmuşlardır.¹³⁸

Motorlu aracı çalan veya gasbeden kişinin ayırt etme gücüne sahip olup olmaması sorumluluk açısından mühim değildir. Ayrıca failin amacı da çalma ve gasp fiillerinin

¹³⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 709; Bolatoğlu, s. 79.

¹³⁶ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 58; Karacan Çetin, s. 105.

¹³⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 710; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 205; Karacan Çetin, s. 105.

¹³⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 710.

niteliğini değiştirmeyecektir. Fail, aracı zorunluluk halinde çalmış veya gasbetmiş olsa dahi sorumluluğu KTK m. 107’ye tabi olacaktır.¹³⁹

KTK, aracın çalınması veya gasbedilmesi hallerinde işletenin kusurunu karine olarak kabul etmiş, burada sorumluluk, “*ispat yükü ters çevrilmiş (kusur karinesine dayanan) kusur sorumluluğu*” olarak nitelendirilmiştir. Buna göre işleten, sorumluluktan kurtulmak için, aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu ispat etmekle birlikte bu olayda kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun var olmadığını da ispat etmek zorundadır.¹⁴⁰ Aracı alınan veya gasbedilen işleten açısından bu ispat, “*zel kurtuluş sebebi (kanıtı)*” olarak nitelendirilmektedir.¹⁴¹

Motorlu aracın gerçek işleteninin kusurlu sayılabilmesi için, aracın gözetimi yönünden zorunlu sayılabilecek önlemlerin alınmasında, yeterli özeni göstermemiş olması gerekmektedir. Dolayısıyla işleten, aracın kapı ve camlarını kapattığını, kontak anahtarını araç üzerinde ya da kolayca ele geçirilecek başka bir yerde bırakmadığını, sürücü ve diğer yardımcılarını seçmede, talimat vermede ve denetlemede mümkün olan bütün özeni gösterdiğini ispatlayabilirse, aleyhine olan kanuni karineyi rtmş olacaktır.¹⁴²

3.1.6.4. Devlet ve Diğer Kamu Tüzel Kişileri

KTK m. 106’da, devlet ve diğer kamu tüzel kişilerinin farazi işleten olarak sorumlulukları şu şekilde düzenlenmiştir: “*Genel bteye dahil dairelerle katma bteli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu Kanunun işletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanır. Bu kuruluşlar, 85 inci maddenin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere 101 inci maddedeki şartları haiz milli sigorta şirketlerine mali sorumluluk sigortası yaptırmakla ykmldrlers.*”

¹³⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 710; Oğuzman, z, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 206.

¹⁴⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 711; Bolatoğlu, s. 94; Karacan etin, s. 118; Sermet Akman, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. LXIII, S. 7-8-9, (1989), ss. 363, 364.

¹⁴¹ Ergun Özsunay, “Trafik Hukukunda Araç Sahibinin Fiil ve Davranışlarından Sorumlu Olduğu şahışlar”, *BATİDER*, C. IV, S. I, (1967), s. 20; Karacan etin, s. 118.

¹⁴² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 711.

3.1.7. İşleten ve Teşebbüs Sahibinin Sorumlu Olduğu Kişiler

KTK m. 85/5 gereği, “İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur” denilmek suretiyle işleten ve teşebbüs sahibi, başkalarının davranış ve eylemlerinden sorumlu tutulmuştur.¹⁴³ Hükmün en önemli sonucu olarak, sürücü ve yardımcı kişilerin kusurunun, “üçüncü kişinin kusuru” olarak nitelendirilememesi söylenebilir.¹⁴⁴ Dolayısıyla bu kişilerin ağır kusurlu olmaları halinde dahi, işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, buna dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır. Buna ek olarak, bu kişilerin kusuru sebebiyle işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, mahkemeden tazminatta indirim talebinde bulunamayacak; bununla birlikte KTK m. 86/1, “İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur” maddesi gereği, mücbir sebep dolayısıyla sorumluluktan kurtulamayacaklardır.¹⁴⁵ TBK m. 62/2, “Tazminatın kendi payına düşeninden fazlasını ödeyen kişi, bu fazla ödemesi için, diğer müteselsil sorumlulara karşı rücu hakkına sahip ve zarar görenin haklarına halef olur” maddesi gereği, işleten ya da bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, meydana gelen zararı, kusurlu sürücüye veya yardımcı kişilere rücu edebilir.¹⁴⁶

KTK m. 85/5’te, sürücü ve aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişiler olmak üzere, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler düzenlenmiştir. KTK’nda sürücü kavramı tanımlanmışsa da aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişi kavramı tanımlanmamıştır. Bunun yerine bu kişiler, KTK m. 3’te, “Araçlarda, sürücü hariç, araç veya taşıma hizmetlerinde süreli veya süresiz çalışan kişiler ile iş makinelerinde sürücüden gayri kişilerdir” şeklinde tanımlanan “hizmetliler” ile aynı kapsamda değerlendirilmektedir.¹⁴⁷

¹⁴³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 712.

¹⁴⁴ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 55; Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, s. 26; Karacan Çetin, s. 126.

¹⁴⁵ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 55; Karacan Çetin, s. 126.

¹⁴⁶ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 189; Karacan Çetin, s. 126.

¹⁴⁷ Bolatoğlu, s. 120; Karacan Çetin, s. 127.

KTk m. 85/5 uyarınca, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişi kavramı, zarar görenin korunması açısından doktrinde geniş yorumlanmaktadır. Aracı dönüşümlü bir şekilde kullanan kişi, kısa süreli olarak aracı kiralayan, ariyet alan, satın alma amacıyla araçla deneme sürüşü yapan kişiler ve aday sürücüler bu kapsama girmektedir. Dolayısıyla, işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi ile bu kişilerin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler arasında herhangi bir sözleşme ilişkisinin varlığı aranmamaktadır. Bunun yerine, bir kazanın gerçekleşmesi durumunda, aracın işletilmesine yönelik geçici bir fiili ilişki yeterli bulunmaktadır.¹⁴⁸

KTk m. 85/5 gereği işleten, gözetimi altında bulunan küçük, kısıtlı, akıl zayıfı ya da akıl hastası kişilerin veya istihdam ettiği kişilerin, işleteni oldukları motorlu araç ile bir zarara sebebiyet vermeleri halinde, onların bu davranışından dolayı sorumlu olmaktadır. Zarar gören açısından daha lehe olduğu için, genel hükümler yerine KTK hükmünün uygulandığı savunulmaktadır.¹⁴⁹ Bundan dolayı, sorumluluğun KTK'na tabi olduğu hallerde işletenin, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin davranışlarından dolayı sorumluluğunun, ev başkanının sorumluluğunu düzenleyen TMK m. 369¹⁵⁰ veya adam çalıştıranın sorumluluğunu düzenleyen TBK m. 66¹⁵¹ hükmüne değil; KTK m. 85/5 hükmüne dayandığı savunulmaktadır.¹⁵² Bir başka ifadeyle, işleten veya bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, her türlü özen yükümlülüğüne riayet ettiğini, yardımcılarını gerektiği şekilde denetimden geçirdiğini ve gözetim yükümlülüğünü ihmal etmediğini ispat etmesi halinde dahi, TBK m. 66 ve TMK m. 369 hükümlerinin aksine, sorumluluktan kurtulamayacaktır.¹⁵³

¹⁴⁸ Bolatoğlu, s. 111; Karacan Çetin, s. 128.

¹⁴⁹ Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 388; Karacan Çetin, s. 128.

¹⁵⁰ 4721 sayılı TMK m. 369: “Ev başkanı, ev halkından olan küçüğün, kısıtlının, akıl hastalığı veya akıl zayıflığı bulunan kişinin verdiği zarardan, alışılmış şekilde durum ve koşulların gerektirdiği dikkatle onu gözetim altında bulundurduğunu veya bu dikkat ve özeni gösterseydi dahi zararın meydana gelmesini engelleyemeyeceğini ispat etmedikçe sorumludur. Ev başkanı, ev halkından akıl hastalığı veya akıl zayıflığı bulunanların kendilerini ya da başkalarını tehlikeye veya zarara düşürmemeleri için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Zorunluluk halinde gerekli önlemlerin alınmasını yetkili makamdan ister.”

¹⁵¹ 6098 sayılı TBK m. 66: “Adam çalıştıran, çalışanın, kendisine verilen işin yapılması sırasında başkalarına verdiği zararı gidermekle yükümlüdür. Adam çalıştıran, çalışanın seçerken, işiyle ilgili talimat verirken, gözetim ve denetimde bulunurken, zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse, sorumlu olmaz. Bir işletmede adam çalıştıran, işletmenin çalışma düzeninin zararın doğmasını önlemeye elverişli olduğunu ispat etmedikçe, o işletmenin faaliyetleri dolayısıyla sebep olunan zararı gidermekle yükümlüdür. Adam çalıştıran, ödediği tazminat için, zarar veren çalışana, ancak onun bizzat sorumlu olduğu ölçüde rücu hakkına sahiptir.”

¹⁵² Karacan Çetin, s. 128.

¹⁵³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 712.

3.1.7.1. Sürücü

Sürücünün tanımı, tezin ikinci bölümünde, 1.1.1.1. numaralı başlıkta, KTK m. 3 uyarınca, “*Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir*” şeklinde yapılmıştı. Sürücü, “*izinli, yetkili sürücü*” ve “*izinsiz, yetkisiz sürücü*” olacak şekilde ikiye ayrılmaktadır. İşletenin açık ya da kapalı rızasına dayanarak motorlu aracı süren kişi, yetkili sürücü olarak tanımlanmıştır. Buna karşılık, aracı işleten ve işletenin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin rızası olmaksızın, hukuka aykırı bir şekilde ele geçirerek süren veya kullanan kimse ise yetkisiz sürücü olarak tanımlanmıştır. Yetkisiz sürücü, KTK m. 107 gereği, aracı çalan veya gasbeden kişi olmakta; işletenin ise bunların eylemlerinden sorumluluğu bulunmamaktadır.¹⁵⁴

İşleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, yetkili her türlü sürücünün eyleminden sorumlu tutulmaktadır. Aracın sürücüye bırakılması, özel bir rıza gerektirmez.¹⁵⁵ Bir başka ifadeyle, işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin, sürücünün eylemlerinden dolayı sorumlu olmaları için, aralarında bir hizmet sözleşmesinin akdedilmesi veya sürücünün profesyonel olması gibi koşullar aranmamaktadır.¹⁵⁶

Motorlu aracın, işleten dışında başka biri tarafından sürülmesi halinde bu durum, aracın, işletenin rızasıyla ona bırakıldığına ilişkin bir karine teşkil eder. Bunun aksini işleten veya bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi ispatlamalıdır.¹⁵⁷

İşleten veya bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin rızası ile aracı süren kişi sonrasında bu rızaya aykırı davranır veya aracı başka bir kişinin sürmesi için vermesi halinde bu kişi bir kazaya sebebiyet verirse, bu durumlarda işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi, sürücünün eylemlerinden sorumlu tutulmaktadır.¹⁵⁸ İşleten veya bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin aracı sürücüye bırakmış olması, sorumluluk açısından yeterli olup, ayrıca sürücünün aracı tahsis amacına aykırı olacak şekilde kullanmış olması önem arz etmemektedir.¹⁵⁹ Ayrıca, işletenin rızası olmamasına rağmen, aracın işletenin

¹⁵⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 713.

¹⁵⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 713.

¹⁵⁶ Aras, “KTK’na Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”, s. 541; Karacan Çetin, s. 130.

¹⁵⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 713; Gökcan, Kaymaz, s. 50; Karacan Çetin, s. 131.

¹⁵⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 713; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 54; Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, ss. 28, 29; Karacan Çetin, s. 130.

¹⁵⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 713.

yararına kullanılması halinde meydana gelen zararlardan işleten sorumlu tutulmaktadır.¹⁶⁰

Sürücünün kendi kusuruyla bir zarara sebebiyet vermesi halinde, zarar görenin, TBK m. 49, “*Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür*” hükmü gereği, sürücüye karşı tek başına veya işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi ile birlikte müteselsil davalı sıfatıyla tazminat davası açma imkânı bulunmaktadır.¹⁶¹

3.1.7.2. Aracın Kullanılmasına Katılan Yardımcı Kişiler

Sürücü dışında aracın işletilmesinde rol alan kişiler, aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişiler olarak nitelendirilmektedir. Bu kişiler, KTK m. 3’te “*Araçlarda, sürücü hariç, araç veya taşıma hizmetlerinde süreli veya süresiz çalışan kişiler ile iş makinelerinde sürücüden gayri kişilerdir*” şeklinde tanımlanan “*hizmetliler*” ile aynı kapsamda değerlendirilmektedir.¹⁶² Muavin, aday sürücü eğitmenleri, aracın veya römorkun sevk ve idaresine katılan, bu konuda bilgilendirme yapan veya rehberlik eden kişiler örnek olarak sayılabilir.¹⁶³

Doktrinde, aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişi kavramının geniş anlaşılması gerektiği belirtilmiştir.¹⁶⁴ Dolayısıyla aracın işletilmesine katılan yardımcı kişilerin belirlenmesine ilişkin şartların da geniş yorumlanması gerektiği savunulmuştur. Bu şartlar, işleten ile bağımlılık ilişkisi ve yardımcının eyleminin aracın işletilmesine yönelmiş olması şeklindedir.¹⁶⁵

İşleten veya bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi ile yardımcıları arasında, bağımlılık şartının mevcudiyeti açısından, ücretli veya ücretsiz herhangi bir hukuki ilişki bulunması gerekmemektedir.¹⁶⁶ Bunun yerine, hukuki veya fiili herhangi bir ilişki kapsamında,

¹⁶⁰ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 55; Karacan Çetin, s. 130.

¹⁶¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 714.

¹⁶² Bolatoğlu, s. 120; Karacan Çetin, s. 131.

¹⁶³ Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 20; Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 190; Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, s. 29; Karacan Çetin, s. 131.

¹⁶⁴ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 190; Karahasan, s. 981.

¹⁶⁵ Karacan Çetin, ss. 131, 132.

¹⁶⁶ Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 20; Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 190; Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, s. 30; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 55.

doğrudan veya dolaylı olarak aracın işletilmesine katılma yeterli görülmektedir.¹⁶⁷ Aracın manevra yapması esnasında işaret veren hatta o esnada oradan geçmekte olan bir yaya dahi bu anlamda yardımcı olarak kabul edilmektedir.¹⁶⁸ Ayrıca işletenin ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin yardımcıları da bu kapsama girmektedir.¹⁶⁹

Aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin eylemlerinden sorumluluk bakımından, işletenin doğrudan veya dolaylı rızası ile hareket edenlerin eylemleri de sorumluluğun kapsamına girmektedir.¹⁷⁰ Ayrıca işletenin vermiş olduğu herhangi bir izin veya yetki olmadan ve fakat işletenin yararına aracın kullanılması halinde de aracı kullanan kişi yardımcı olarak nitelendirilmektedir.¹⁷¹

Aracın işletilmesi sırasında, yardımcı kişinin kendisine verilen yetkiyi aşmış olması durumunda, işleten sorumluluktan kurtulamayacaktır. Bir görüşe göre, işleten tarafından, aracın kullanılmasına katılma noktasında, kendisine açık veya örtülü bir rıza verilen kişinin yetkisini aşması ihtimali, işletenin katlanması gereken risklerden sayılmış ve dolayısıyla işletenin sorumlu tutulması gerektiği savunulmuştur.¹⁷² Doktrindeki başka bir görüşe göre ise, yardımcı kişinin, kendisine verilen yetki ile tamamen alakasız bir şekilde araç kullanması halinde, işletenin bu durumdan sorumlu tutulmaması gerektiği belirtilmiştir.¹⁷³

Yardımcının eyleminin aracın işletilmesine yönelmiş olması, aracın işletilmesine katılan yardımcı kişilerin belirlenmesine ilişkin şartların ikincisini oluşturmaktadır.¹⁷⁴ Doktrindeki bir görüş bu kavramın, “*aracın hizmetindeki yardımcı kişiler*” olarak anlaşılması gerektiğini, dolayısıyla bu anlatımın, aracın işletilmesi dışında kalan diğer işlevleri üstlenen kişileri de kapsadığını savunmaktadır. Bu nedenle, aracın işletilme halinde olup olmadığına bakılmaksızın, araçla ilgili bir işlevi yerine getiren kişinin,

¹⁶⁷ Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, s. 27.

¹⁶⁸ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 190; Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, ss. 27, 30; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 246.

¹⁶⁹ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 190; Karacan Çetin, s. 132.

¹⁷⁰ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 190; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 55; Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 99.

¹⁷¹ Karacan Çetin, s. 132.

¹⁷² Karacan Çetin, ss. 132, 133.

¹⁷³ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 100.

¹⁷⁴ Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, s. 27.

yardımcı kişi olarak anlaşılması gerektiği belirtilmiştir.¹⁷⁵ Aracın yüklenmesi ve boşaltılmasında kullanılan kişiler ve otobüs işletmesindeki biletçiler gibi aracın işletilmesiyle ilgisi olmayan kişiler, bu anlamda yardımcı olarak değil, üçüncü kişi olarak nitelendirilmiştir.¹⁷⁶

3.1.7.3. Motorlu Aracın Kullanılmasına Müdahale Eden Yolcu

Yolcunun tanımı, tezin ikinci bölümünde, 1.1.1.3. numaralı başlıkta, KTK m. 3 uyarınca, “*Aracı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan kişilerdir*” şeklinde yapılmıştır. Rica üzerine veya bir kazayı önlemek amacıyla aracın işletilmesine müdahale eden yolcu, yardımcı kişi olarak kabul edilmektedir.¹⁷⁷ Bir kaza halinde, işletenin kazayı önleme talebinin bulunup bulunmadığının bir öneminin olmadığı belirtilmiştir.¹⁷⁸ Ayrıca, izinli veya izinsiz olarak, aracın işletilmesine katılan yolcuların, eylemleri ile kaza arasında bir sebep sonuç ilişkisi bulunması durumunda yardımcı kişi olarak değerlendirilmeleri gerektiği savunulmuştur.¹⁷⁹

Araç içerisinde bulunan yolcunun davranışlarından işletenin sorumlu tutulabilmesi için, davranışın araçla ilgili olmasının yanında, yolcunun araçta bulunmasının, işleten, sürücü veya diğer yardımcıların açık veya örtülü rızalarına dayanması gerektiği belirtilmektedir. Araca izin almaksızın gizlice veya zorla binen kişilerin ise üçüncü kişi olarak değerlendirilmeleri gerektiği vurgulanmıştır.¹⁸⁰

Yolcunun araçtan dışarı bir şey atması veya sarkması hallerinde başka bir kişiye zarar vermesi durumunda, buradaki eylemler ile aracın işletilmesi arasında “*fonksiyonel bir bağ*” bulunmadığı için, işletenin meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmaması gerektiği savunulmuştur.¹⁸¹

¹⁷⁵ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 101.

¹⁷⁶ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 191; Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”, s. 27; Karacan Çetin, s. 133.

¹⁷⁷ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 55.

¹⁷⁸ Hüseyin Ateş, “Motorlu Araç İşletenin Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibi ve İşletenin ve Teşebbüs Sahibinin Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 85, S. 4, (2011), s. 104.

¹⁷⁹ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 191; Karacan Çetin, ss. 133, 134.

¹⁸⁰ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 105; Karacan Çetin, s. 134.

¹⁸¹ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 192.

3.1.7.4. Aracın Bırakıldığı Diğer Kişiler

İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu diğer bir grup olarak değerlendirilen aracın bırakıldığı diğer kişilerin, aracın işletilmesine katılan yardımcı kişilerden farkı, işleten ile aralarında bağımlılık ilişkisinin bulunmamasıdır.¹⁸² Bu gruba örnek olarak, işletenin aracı kullanmasına izin verdiği aile üyeleri, arkadaş çevresi, aracın kısa süreli olarak kiralandığı veya ariyet verildiği kişiler ve satın almak amacıyla araçla deneme sürüşü yapanlar gösterilebilir.¹⁸³

İşleten tarafından açık veya örtülü bir iznin verilmiş olması, aracın bırakılmış sayılması için gereklidir. Araç kendisine bırakılan kişilerin, verilmiş olan iznin dışına çıkmış olmaları durumunda işleten, yine de sorumlu tutulmaktadır. Ancak işletenin herhangi bir izni olmadan veya izin verilmiş olsa dahi bu izinle alakasız bir şekilde aracın kullanılması durumunda, aracın çalınması veya gasbedilmesi söz konusu olabilmektedir. Böyle bir durumda ise aracın izinsiz kullanıldığını ispat etme yükümlülüğü işletene aittir. Ayrıca, aracın bırakıldığı kişi tarafından, işletenin rızası olmaksızın, aracın bir başkasına bırakılması durumunda, bu kişilerin eylemlerinden de işleten sorumlu tutulmaktadır. Ancak bu kişilerden aracın çalınması halinde, KTK m. 107 hükmü uygulama alanı bulacaktır.¹⁸⁴

¹⁸² Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 102.

¹⁸³ Karacan Çetin, s. 135.

¹⁸⁴ Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 103; Karacan Çetin, s. 135.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NDA KUSUR

1. GENEL OLARAK

Çalışmamızın ikinci bölümünün iki numaralı başlıklı kısmında trafik kazasının¹⁸⁵, KTK m. 3 gereği, “*Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan olaydır*” şeklinde düzenlendiği belirtilmişti.

Ülkemizde ve tüm dünyada ulaşımda yaşanan teknolojik gelişmeler, motorlu taşıtların kullanım alanlarının genişlemesi, birtakım trafik sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Uzun tecrübeler sonucunda, araçların, sürücülerin ve yayaların güvenliği için ortaya çıkan trafik kuralları, aynı zamanda en çok ihlal edilen kurallar olmaktadır. Trafik kurallarının ihlal edilmesi sonucunda ise çoğu zaman trafik kazalarının meydana geldiğini söylemek pek de yanlış olmayacaktır. Bu trafik kazalarının sonucunda ise hukuki ve cezai birtakım sonuçlar ortaya çıkmaktadır.¹⁸⁶

Ölüm veya yaralanmanın bulunmadığı hallerde sadece trafik kurallarına aykırılık teşkil eden durumlarda, 2918 sayılı KTK’ndaki yaptırımlar söz konusu olmaktadır. KTK’nun altıncı kısmında “*genel kurallar*”, “*hız kuralları*”, “*sürücülerin uyacağı diğer kurallar*”, “*yayalar*”, “*hayvanla çekilen veya elle sürülen araçlarla, hayvan sürücüleri ve yarışlar hakkında kurallar*” ve “*çeşitli kurallar*” olmak üzere bölümler halinde bu kurallar düzenlenmiştir. Trafik kurallarına aykırılık ile birlikte ölüm veya yaralanma da meydana gelmiş ise ayrıca taksirle ölüme veya yaralanmaya sebebiyet verme suçları da

¹⁸⁵ Türkiye İstatistik Kurumu’nun 01.06.2021 yayım tarihli, 2020 yılına ilişkin karayolu trafik kaza istatistikleri incelendiğinde, ülkemiz karayolu ağında 2020 yılında toplam 983.808 adet trafik kazasının meydana geldiği, bu kazaların 833.533 adedinin maddi hasarlı, 150.275 adedinin ise ölümlü, yaralanmalı trafik kazası olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Meydana gelen bu trafik kazalarında kaza yerinde ölen sayısı 2.197, kaza sonrası ölen sayısı ise 2.669 olmak üzere toplam ölü sayısı 4.866 kişidir. Toplam yaralı sayısı ise 226.266 olarak belirtilmiştir. Ayrıca, ülkemizde 2020 yılında ölümlü, yaralanmalı trafik kazasına neden olan toplam 177.867 kusura bakıldığında, kusurların %88,3’ünün sürücü, %7’sinin yaya, %2,7’sinin taşıt, %1,4’ünün yolcu ve %0,5’inin yol kaynaklı olduğu ifade edilmiştir.

Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2020, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2020-37436>, (18.01.2022).

¹⁸⁶ Narter, s. 1.

meydana gelmiş demektir. Dolayısıyla KTK’ndaki yaptırımlar, yaralanma veya ölüm söz konusu olduğu durumlarda hiçbir şekilde TCK’nun ilgili hükümlerini ortadan kaldırmaz denilebilir.¹⁸⁷

1.1. TRAFİK KAZALARINDA ASLİ KUSUR SAYILAN HALLER

KTK m. 84’te asli kusur sayılan haller şu şekilde düzenlenmiştir: “*Araç sürücüleri trafik kazalarında;*

Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,

Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme,

İkiden fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme,

Arkadan çarpma,

Geçme yasağı olan yerlerde geçme,

Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,

Şeride tecavüz etme,

Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,

Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama,

Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama,

Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme veya duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama,

Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma, hallerinde asli kusurlu sayılırlar.

¹⁸⁷ Erhan Günay, Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur, Gözden Geçirilmiş 7. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020, ss. 103, 104.

Ancak, kazada bu hareketlerden herhangi biri, kazaya karışan araç sürücülerinden birden fazlası tarafından yapılmış veya kaza bu hareketler dışında kurallarla, yasaklamalara, kısıtlamalara ve talimatlara uyulmaması nedenlerinden doğmuşsa, karayolunu kullananlar için kusur oranı yönetmelikte belirtilen esaslara göre tespit edilir.”

Aynı şekilde Karayolları Trafik Yönetmeliği (KTY) m. 157’de asli kusur sayılan haller ise şu şekilde düzenlenmiştir: *“Araç sürücülerinin trafik kazalarında asli kusurlu sayılacakları haller ile kusur durumlarının tespitine dair usul ve esaslar aşağıda gösterilmiştir.*

a) Asli kusur sayılan haller

Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,

Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullanıldığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme,

İkiden fazla şeritli taşıt yollarında karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme,

Arkadan çarpma,

Geçme yasağı olan yerlerden geçme,

Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,

Şeride tecavüz etme,

Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,

Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama,

Manevraları düzenlenen genel şartlara uymama,

Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme ve duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama,

Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma.

Yukarıda sayılan hal ve hareketlerde bulunan sürücüler asli (esas) kusurlu sayılırlar. Ancak, sürücülerin veya yayaların kural dışı hareketleri veya taşıtların teknik arızaları bir başka sürücüyü tehlikeye düşürmüş ve bu sürücü, oluşması muhtemel bir kazayı önlemek, can ve mal güvenliğini korumak amacı ile Karayolları Trafik Kanununun öngördüğü temel kurallardan birini ihlal etmeye mecbur kalmış ve bütün tedbirlere rağmen bir kazaya neden olmuşsa, asli kusurlu sayılamaz.”

1.1.1. Kırmızı Işıklı Trafik İşaretinde veya Yetkili Memurun Dur İşaretinde Geçme¹⁸⁸

Trafik işaret ve kurallarına uyma zorunluluğu başlıklı KTK m. 47 hükmü:
“Karayollarından faydalananlar aşağıdaki sıralamaya göre;

- a) Trafiği düzenleme ve denetimle görevli trafik zabıtası veya özel kıyafetli veya işaret taşıyan diğer yetkili kişilerin uyarı ve işaretlerine,
- b) Trafik ışıklarına,
- c) Trafik işaret levhaları, cihazları ve yer işaretlemeleri ile belirtilen veya gösterilen hususlara,
- d) Trafik güvenliği ve düzeni ile ilgili olan ve yönetmelikte gösterilen diğer kural, yasak, zorunluluk veya yükümlülüklerle uymak zorundadırlar.

Trafik zabıtası veya diğer yetkililerin dur işaretlerine, ışıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli olanına ve sesli işaretlere uymayan sürücüler 235 Türk lirası, bu maddede yazılı diğer trafik işaretlerine ve kurallarına uymayan sürücüler, 108 Türk lirası para cezası ile cezalandırılırlar.

¹⁸⁸ Trafik İşaretleri: Trafiği düzenleme amacı ile kullanılan işaret levhaları, ışıklı ve sesli işaretler, yer işaretlemeleri ile trafik zabıtası veya diğer yetkililerin trafiği yönetmek için yaptıkları hareketlerdir, KTY m. 3/a-11.

İşaret Levhası: Sabit veya taşınabilir bir mesnet üzerine yerleştirilmiş ve üzerindeki sembol, renk ve yazı ile özel bir talimatın aktarılmasını sağlayan trafik tertibatıdır, KTY m. 3/b-38.

İşıklı ve Sesli İşaretler: Trafiği düzenlemede kullanılan ışıklı ve sesli, sabit veya taşınabilir, elle kumanda edilebilen veya otomatik çalışan, üzerinde çeşitli renk, sembol, yazı bulunan ve belirli yanma süresi olan, ışık veya sesli özel bir talimatın aktarılmasını sağlayan trafik tertibatıdır, KTY m. 3/b-39.

İşaretleme: Taşıt yolu ile bordür, ada, ayırıcı, oto korkuluk gibi karayolu elemanları üzerindeki çeşitli renkte çizgi, şekil, sembol, yazı ve yansıtıcı ve benzerleri ile özel bir talimatın aktarılmasını sağlayan tertibattır, KTY m. 3/b-40.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde kırmızı ışık kuralını üç defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri otuz gün süreyle geçici olarak geri alınır. Aynı yıl içinde kırmızı ışık kuralını ikinci kez üç defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri kırk beş gün, üç ve daha fazla kez üç defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri altmış gün süreyle geçici olarak geri alınır. Aynı yıl içinde bu madde kapsamında iki ve daha fazla kez sürücü belgesi geri alınanlar geri alma süresi sonunda psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilir. Sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığı anlaşılanlara bu Kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla belgeleri iade edilir” şeklindedir.

KTY m. 95’te, benzer şekilde trafik işaretlerine uyma başlığı altında, “Araç ve hayvan sürücüleri ile yayalar yolu kullanırken;

a) Trafik düzenleme ve denetlemeye yetkili üniformalı veya özel işaret taşıyan görevlilerin uyarı ve işaretlerine,

b) Işıklı ve sesli trafik işaretlerine,

c) Trafik işaret levhaları, tertipleri ve yer işaretlemelerine,

d) Trafik güvenliği ve düzeni ile ilgili olarak Karayolları Trafik Kanununda ve Karayolları Trafik Yönetmeliğinde gösterilen diğer kural, yasak, zorunluluk ve yükümlülöklere uymak zorundadırlar. Bunlara uymadaki öncelik yukarıda yapılan sıralamaya göredir” şeklinde hüküm bulunmaktadır.

Trafikğin yönetimi başlıklı KTY m. 96 hükmü ise, “Trafikğin yönetimine dair esas ve usuller aşağıda gösterilmiştir.

a) Görevli kişilerin trafikği yönetme hareketleri;

1) Görevli kişinin bir kolunu dik olarak yukarıya kaldırması; yeterli güvenlikte duramayacak sürücüler ile kavşağa yeni girmiş olan ve kavşak içinde bulunan sürücüler dışında, tüm karayolunu kullananlar için DUR emridir.

2) Görevli kişinin kolunu veya kollarını yatay olarak yana uzatması; kol veya kolların belirttiği doğrultuyu kesen yönlerden (ön ve arka tarafından) gelenler için DUR emridir. Bu hareket aynı zamanda; kol veya kolların uzatıldığı doğrultudan gelenlerin

ilerleyebileceğini gösterir. Görevli kişi işaretini yaptıktan sonra kollarını indirebilir. Kol veya kolların indirilmiş olması evvelce verilmiş olan emri değiştirmez.

3) Görevli kişinin kırmızı ışığı sallaması, ışığı yönelttiği doğrultudaki karayolunu kullananlar için DUR emridir.

4) Görevli kişinin trafiği yönetme hareketlerine yardımcı olmak üzere; kısa sesli tek veya fasılalı düdük çalması uyarı, uzun sesli tek veya fasılalı düdük çalması DUR emridir.

b) Görevli kişiler;

1) Mecburiyet olmadıkça, ışıklı işaretlerle yönetilmekte olan kavşaklarda yönetime müdahale etmemeye,

2) Yeşil ışıkta, ilerlemekte olan veya kavşaklara girmek üzere bulunan araçları ani işaretlerle durdurmamaya,

3) Kural, kısıtlama ve yasaklamalara aykırı uygulamalara imkân tanımamaya, özen göstermek zorundadırlar” şeklindedir.

KTY m. 25 hükmü, “Taşıt ve yaya trafiğinin düzenli ve güvenli bir şekilde muhtelif istikametlere kanalize edilmesini sağlamak amacı ile trafik polisinin vereceği işaret ve yön tayini aşağıdaki şekilde yapılır:

a) Yolun trafiğe açık olma hali;

1) Trafik polisinin duruş pozisyonuna göre sağ ve sol kol istikametinde kalan yollar trafiğe açıktır.

2) Bu pozisyonda her iki kol sağ ve sol koldan biri yere paralel biçimde yanlara açılacağı gibi her iki kol vücuda dik vaziyette aşağı bırakılabilecektir. Bu durumlarda trafik, kolların istikametinde bulunan yollara açık olacaktır.

b) Trafiğin bütün istikametlere kapanma hali;

1) Trafik zabıtasının sağ ve sol kollarından biri yukarıda, diğeri aşağı pozisyonda ise, bu durumda yol bütün yönler kapalı olup, daha önce kendisine açık olan yolun kapanacağı, kapalı olan yolun ise açılacağı anlamındadır.

2) *Trafiğin kendisine açık veya kapalı olan yollardaki taşıt sürücüleri, trafik zabıtasının vereceği ikinci bir yön değiştirme hareketine kadar hareket edemezler.*

3) *Ancak bu pozisyonda, daha önce yol kendisine açık olupta, dönüş yapmak üzere, kavşak içerisine depolanan taşıtlar, kavşağı terk etmek mecburiyetindedirler.*

c) *Yolun trafiğe kapalı olma hali;*

1) *Trafik polisinin duruş pozisyonuna göre, ön ve arka cephesinde kalan yol trafiğe kapalıdır.*

2) *Bu pozisyonda kolların her ikisi veya biri yanlara açılabileceği gibi vücuda dik vaziyette aşağı istikamete salınabilir.*

d) *Trafiği hızlandırma ve yavaşlatma işareti;*

1) *Trafiği hızlandırma işareti; Trafik polisi, hızlandırmak istediği yöne sol ya da sağ yanı dönük olarak, o istikamette bulunan kolunu yere paralel olacak şekilde ve dirsekten kırmak suretiyle eline kadar olan kısmı yukarıya kaldırıp, tekrar yere paralel hale getirir. Bu işaretin bir seri yapılması o yönde akan trafiğin hızlanması talimatını içerir.*

2) *Trafiği yavaşlatma işareti; Trafik polisi, yavaşlatmak istediği yöne cephesi dönük durur ve sağ ya da sol kolunu (trafiğin akış istikametine göre) omuzdan, yere paralel oluncaya kadar kaldırıp, 45 derece ile 90 derece arasında yavaş yavaş sallar. Bu işaretin bir seri yapılması o yönde akan trafiğin yavaşlaması talimatını içerir” şeklinde olup, görevli kişilerin trafiği yönetme hareketlerini ayrıntılı bir şekilde düzenlemiştir.*

Yukarıdaki maddelerde açıklandığı üzere, trafik polisinin duruş vaziyetine göre, sağ ve sol kol yönünde kalan yollar trafiğe açık; ön ve arka yönde kalan yollar trafiğe kapalı olacaktır. Trafik polisinin kollarından biri yukarıda diğeri aşağıda ise bu durumda yol bütün yönlerde kapalı olacaktır. Trafik polisinin sağ ve sol kollarının açık olması durumunda ön veya arka yöndeki bir araç yoluna devam edip başka bir araçla çarpışır ve kazaya sebebiyet verirse veya trafik polisinin bir kolunun yukarı diğerin ise aşağı yönde olması halinde, yolun tüm yönlerde bütün sürücüler için kapalı olması durumunda, bir araç hareketine devam eder veya dönüş yapmaya çalışır ve bu durumda bir kazaya sebebiyet

verirse, KTK m. 84/a ve KTY m. 157/a-1 maddeleri gereği bu araç sürücüleri asli kusurlu sayılacaklardır.¹⁸⁹

Karayolunda “kırmızı”, “yeşil” ve “sarı” olmak üzere üç çeşit ışık türü bulunmaktadır. Kırmızı ışık yandığı süre boyunca, aksine bir işaret yoksa durmak zorunludur. Bu durumda yol trafiğe kapalıdır. Kırmızı ışık ile birlikte sağ veya sol yöne dönüşü serbest bırakan ek bir yeşil ışık yanması durumunda ise okun gösterdiği yöne dönüş yapılabilir. “Dur işaret levhası” anlamına gelen fasıllı yanıp sönen kırmızı ışık ile karşılaşılması durumunda ise önce durmak, yolun açık olduğunu gördükten sonra harekete devam etmek gerekmektedir. Yeşil ışık, yolun trafiğe açık olduğunu ve geçiş yapılabileceğini göstermektedir. Sarı ışık ise uyarı anlamını taşımaktadır. Kırmızı ışık ile birlikte yanarsa yolun trafiğe açılacağı, yeşil ışık ile birlikte yanarsa yolun kapanacağı anlamına gelmektedir. “Yol ver” anlamına gelen fasıllı yanıp sönen sarı ışık ise dikkatli geçilmesi gerektiğini bildiren bir uyarı mahiyetindedir.¹⁹⁰

KTK m. 84/a ve KTY m. 157/a-1 maddeleri gereği, kırmızı ışıklı trafik işaretinde geçme, asli kusur sayılan hallerden biri olarak sayılmıştır. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi’nin bir kararında, “...Mahkemece, bozma sonrası alınan Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesinin 11.10.2016 tarihli raporunda alternatifli olarak düzenlenen raporda kazanın sürücü M. O.’ın ışık ihlali yapması ile meydana gelmesinin kabulü halinde davalı sürücü R. B.’nin kusursuz olduğu, sürücü M. O.’ın %100 oranında kusurlu olduğu, kazanın davalı sürücü R. B.’nin ışık ihlali yapması ile meydana gelmesinin kabulü halinde davalı sürücü R. B.’nin %100 oranında kusurlu olduğu, sürücü M. O.’ın kusursuz olduğu belirtilmiştir” şeklinde kırmızı ışıkta durmayarak geçen ve trafik kazasına sebebiyet veren tarafın asli kusurlu olduğuna yönelik bir değerlendirmede bulunulmuştur.¹⁹¹

Yargıtay 4. Hukuk Dairesi bir kararında, “... tarafların kusur durumunu tespit etmek için Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesinden rapor alındığı; alınan raporda, meydana gelen trafik kazasında kimin kırmızı ışıkta geçtiğinin tespit edilemediği, kırmızı ışıkta geçen tarafın asli, diğer tarafın ise tali kusurlu olduğunun belirtildiği, mahkemece, davalı sürücünün kırmızı ışıkta geçtiğinin tespit edilememesi gerekçesiyle delil

¹⁸⁹ Günay, ss. 110, 111.

¹⁹⁰ Günay, s. 113.

¹⁹¹ Yarg. 17. HD., T. 17.11.2020, E. 2019/1341, K. 2020/7170, UYAP.

yetersizliğinden beraatına karar verildiği ve dosyanın Yargıtay denetiminden geçerek kesinleştiği anlaşılmaktadır. Mahkemece İstanbul Teknik Üniversitesinden alınan bilirkişi raporunda ise, davalı sürücünün kırmızı ışıktaki geçtiğinin tespit edildiği, davalının tam kusurlu olduğunun belirtildiği görülmektedir. Dosya kapsamından; ceza yargılaması sırasında ATK'ndan alınan raporda hangi tarafın kırmızı ışıktaki geçtiğinin tespit edilemediği, İstanbul Teknik Üniversitesinden alınan bilirkişi raporunda ise davalı sürücünün kırmızı ışıktaki geçtiğinin kabulü ile davalının tam kusurlu olduğunun belirtildiği, ayrıca davalının gece görüş alanının kısıtlı olduğu ve bu durumun alınan raporlarda kusur durumuna etkisinin tartışılmadığı, raporlar arasındaki çelişki giderilmeden ceza yargılaması esnasında alınan rapora istinaden hüküm kurulduğu anlaşılmaktadır” şeklinde yorumda bulunarak, kırmızı ışıktaki geçme ihlaline kazaya karışan taraflardan hangisinin sebep olduğunun kesin bir şekilde ispatlanmadan hüküm tesis etme yoluna gidilmesini, hukuka aykırı bularak, yerel mahkeme kararının bozulmasına şeklinde karar vermiştir.¹⁹²

1.1.2. Taşıt Giremez Trafik İşareti Bulunan Karayoluna veya Bölünmüş Karayolunda Karşı Yönden Gelen Trafiğin Kullandığı Şerit, Rampa ve Bağlantı Yollarına Girme

KTk m. 47/c ve KTY m. 95/c hükmü gereği karayollarından faydalananların trafik işaret levhaları, tertipleri ve yer işaretlemelerine uyma zorunluluğu olduğu, bu kurala riayet etmeyerek trafik kazasına sebebiyet verenlerin meydana gelen kazada asli kusurlu sayılacakları belirtilmiştir.

Trafik işaret levhalarının, renk, şekil ve anlam bakımından beş sınıfa ayrıldığını söyleyebiliriz. Bunlar; “tehlike uyarı işaretleri”, “trafik tanzim işaretleri”, “bilgi işaretleri”, “durma ve park etme işaretleri” ve “otayol işaretleri”dir. Taşıt giremez trafik işareti, bu sınıflandırma içerisinde trafik tanzim işaretleri içerisinde yer almaktadır. Tek yönlü yolun bitimindeki kavşak başında görülen taşıt giremez trafik işareti, yolun ters istikamet olduğunu belirtir ve bu işaret bulunan bir yola girilmez, aksi takdirde bu levhanın görüldüğü yerde yasak olmasına rağmen o yola giren ve bir trafik kazasına sebebiyet veren kişi asli kusurlu sayılacaktır.¹⁹³ Ayrıca KTK m. 46/2-h’de, “Aksine bir

¹⁹² Yarg. 4. HD., T. 15.01.2019, E. 2018/1790, K. 2019/83, UYAP.

¹⁹³ Günay, ss. 116, 122.

işaret bulunmadıkça sürücüler: Tekyönlü karayollarında araçlarını ters istikamette sürmemek zorundadırlar” şeklinde hüküm tesis edilmiştir. Madde gereği, araçlarını yolun ters istikametinde süren araç sahipleri bir trafik kazasına sebebiyet vermeleri halinde asli kusurlu sayılacaklardır.

Yargıtay’ın bir kararında, ilk derece mahkemesince, sürücünün, KTK m. 84/b’de belirtilen *“taşıt giremez, trafik işareti bulunan kara yoluna girme”* kuralını ihlal ettiğinden %100 kusurlu olduğuna, yayaya atfedilecek bir kusur bulunmadığına ilişkin verilen kararın, Bölge Adliye Mahkemesince de benimsenerek, istinaf başvurusunun esastan reddine şeklinde karar verildiğinden bahsedilmiştir.¹⁹⁴

KTK m. 3’te bölünmüş karayolunun tanımı, *“Bir yöndeki trafiğe ait taşıt yolunun bir ayırıcı ile belirli şekilde diğer taşıt yolundan ayrılması ile meydana gelen karayoludur”* şeklinde yapılmıştır. Yan yana bir şekilde çizilmiş devamlı iki çizgi, yolun, bölünmüş yol durumuna geldiğini belirtir. Yolun karşı yönden gelen trafiğe ayrılmış olan kısmına, bu çizgi boyunca geçmek yasaktır. Aksi halde bu kurala uymayarak bölünmüş karayollarında önündeki aracı geçmek isterken karşı yönden gelen trafiği kontrol etmeden sollama yapılması halinde trafik kazasına sebebiyet veren araç sahibi asli kusurlu sayılacaktır.¹⁹⁵

Konuyla ilgili Yargıtay’ın bir kararında, *“Somut olayda, 17.05.2007 günü saat 22.45 sıralarında Gemlik-Bursa Karayolunun 23. kilometresinde Bursa yolundan Gemlik istikametine doğru 16 plakalı kamyon ile seyir halinde bulunan E. Ş., bölünmüş yoldaki bariyerlere 40 metre hasar vererek karşı şeride geçmesi ve davalı şirkete ait A. Ö. yönetimindeki kapalı kamyonete çarpmak suretiyle beş sigortalı işçinin ölümüne, dört sigortalı işçinin ise, yaralanmasına neden olmuştur. Hükme dayanak alınan bilirkişi raporunda, davalı E.Ş.’in, iniş meyilli yolda, fren pedalına sık sık basması neticesinde, olay anında gerek duyulan havanın fren tüplerine dolmasına mani olup, frenlerin devre dışı kalmasına neden olarak aracı gereği gibi kullanmayan ve sürücüye ait asli kusurlardan sayılan ‘taşıt giremez’ trafik işaretinin bulunduğu karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin şerit rampa veya bağlantı yollarına*

¹⁹⁴ Yarg. 10. HD., T. 03.11.2020, E. 2020/7584, K. 2020/6255, UYAP.

¹⁹⁵ Günay, s. 116.

*girme kuralını ihlal ederek ölümlü yaralanmalı ve maddi hasarlı trafik kazasına neden olması nedeniyle %100 kusurlu bulunmuştur” şeklinde hüküm kurulmuştur.*¹⁹⁶

Askeri Yargıtay’ın bir kararında ise, “*Hâlen terhisli bulunan sanığın, Şırnak/Silopi İlçe Jandarma Komutanlığı emrinde askerlik hizmetini yerine getirirken, hizmet gereği kendisine teslim edilmiş olup ehliyetli sürücüsü bulunduğu ve (Hakkındaki mahkûmiyet hükmünü temyiz etmeyen) diğer sanık E. B.’in araç komutanı olduğu 7.... askerî plaka numaralı Land-Rover marka araçla, 12.08.2003 günü 16.00 sıralarında terhis olacak erbaş ve erleri İlçe Jandarmaya bıraktıktan sonra, Eren Jandarma Sınır Karakoluna dönmek üzere Birliğin önünden geçen E-90 karayoluna çıktığı, ancak varılmak istenilen Karakol’un çıkışa göre ters istikamette olması nedeniyle, çift şeritli ve ortadan refüjle bölünmüş yolun karşı şeridine geçebilmesi için, İlçe J.K.lığından çıkışta sağa dönüp şehir merkezine doğru seyretmesi ve en yakın kavşaktan dönüş yapması gereken sanık Er’in, doğrudan sola dönerek ters istikamette seyrettikten sonra, yaklaşık 300 m ileride orta refüjün bitiminde karşı şeride geçmek isterken, kendi şeridinde ve mecburi istikametinde seyreden M. A.’ın sürücüsü olduğu 06 plaka numaralı sivil araçla çarpışması neticesinde askerî aracın devrildiği, araç içerisinde bulunan diğer sanık E. B. ve muhafız M. B.’in beşer gün iş ve güçlerinden kalacak (hafif) şekilde yaralandıkları” şeklinde gerçekleşen olayda, kazadan sonra olay yerinde inceleme yapan trafik görevlilerince düzenlenen trafik kazası tespit tutanağı ile bilirkişi beyanında, sanığın, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 84’üncü maddesinde yer alan “*Bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit rampa ve bağlantı yollarına girme*” kuralını ihlal etmesi nedeniyle birinci derecede kusurlu olduğu ifade edilmiştir.¹⁹⁷*

1.1.3. İkiiden Fazla Şeritli Taşıt Yollarında, Karşı Yönden Gelen Trafiğin Kullandığı Şerit veya Yol Bölümüne Girme

Karayolunda yol çizgileri; “devamlı olarak çizilmiş yol çizgisi”, “kesik yol çizgileri”, “devamlı ve kesik yol çizgileri” ve “devamlı iki yol çizgisi” olmak üzere dört kategoriye ayrılabilir. Devamlı olarak çizilmiş yol çizgisi, iki şerit ve iki yönlü karayolunda, dönemeç, tepe üstü, yaya/okul/demiryolu geçitleri, kavşak, dar köprü, tünel

¹⁹⁶ Yarg. 10. HD., T. 17.10.2011, E. 2010/4608, K. 2011/14000, UYAP.

¹⁹⁷ Askeri Yarg. 3. D., T. 20.11.2007, E. 2007/2536, K. 2007/2531, UYAP.

gibi yerlere yaklaşma esnasında şerit değiştirilemeyeceği ve öndeki aracın geçilemeyeceği anlamına gelmektedir. Kesik yol çizgileri ise, yol ve trafik durumunun müsaitliğine göre, kurallara uymak kaydıyla sürücülerin öndeki aracı geçmek için şerit değiştirebileceği anlamına gelmektedir. Devamlı ve kesik yol çizgilerinin yan yana bir arada bulunduğu karayolunda ise sürücülerin, kendilerine en yakın olan çizginin anlamına göre manevra başlangıcında hareket etmeleri gerekmektedir. Son olarak devamlı iki yol çizgisi bulunan karayolunda yan yana bir şekilde çizilmiş devamlı iki çizgi, yolun, bölünmüş yol durumuna geldiğini belirtir. Yolun karşı yönden gelen trafiğe ayrılmış olan kısmına, bu çizgi boyunca geçmek ise yasaktır denilebilir.¹⁹⁸

Şerit izleme ile ilgili KTK m. 56/a hükmü, “Sürücüler aşağıdaki kurallara ve yasaklara uymak zorundadırlar.

a) Şerit izleme:

1. Sürücülerin; geçme, dönme, duraklama, durma ve park etme gibi haller dışında şerit değiştirmeleri veya iki şeridi birden kullanmaları,

2. Kavşaklara yaklaşırken, yerleşim yerleri dışında yüz elli metre, yerleşim yerlerinde ise otuz metre mesafe içinde ve kavşaklarda şerit değiştirmeleri,

3. Araçların cinsine ve hızına uygun olmayan şeritten gitmeleri,

4. İşaret vermeden şerit değiştirmeleri, yasaktır” şeklinde olup, benzer nitelikte Karayollarında Trafiğin Akışı ve Karayolunun Kullanılması başlıklı KTY m. 94/A hükmü, “Karayollarında trafik sağdan akar. Aksine bir hüküm veya işaret bulunmadıkça karayollarında;

A) Araç sürücüleri;

a) Araçlarını durumun elverdiği oranda gidiş yönüne göre yolun en sağından, yol çok şeritli ise trafik durumuna göre hızının gerektirdiği şeritten sürmek,

b) Şerit değiştirmeden önce, gireceği şeritte sürülen araçların güvenle geçişlerini beklemek,

c) Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştirmemek,

¹⁹⁸ Günay, ss. 115, 116.

- d) Gidişe ayrılan yol bölümünün en son şeridini sürekli işgal etmemek,
- e) İki yönlü dört veya daha fazla şeritli yollarda, motosiklet, otomobil, kamyonet, minibüs ve otobüs dışındaki araçları sürenler, geçme ve dönme dışında en sağ şeridi izlemek, zorundadırlar. Sürücülerin;
- f) Geçme, dönme, duraklama, durma ve park etme gibi mecburi haller dışında şerit değiştirmeleri,
- g) İki şeridi birden kullanmaları,
- h) Kavşaklara yaklaşırken; yerleşim yerlerinde 30, yerleşim yerleri dışında 150 metre mesafe içinde ve kavşaklarda şerit değiştirmeleri,
- ı) Araçlarının cinsine ve hızına uygun olmayan şeritten gitmeleri,
- j) İşaret vermeden şerit değiştirmeleri,
- k) Bölünmüş yollarda karşı yöndeki trafik için ayrılan yol bölümüne girmeleri,
- l) Dört veya daha fazla şeritli ve iki yönlü yollarda, karşı yöndeki trafik için ayrılan yol bölümüne girmeleri,
- m) İki yönlü ve üç şeritli yollarda en sol şeride girmeleri, yasaktır” şeklindedir.

Yukarıdaki maddelerden anlaşılacağı üzere, ikiden fazla şeritli ve taşıt yolunun her iki yöndeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayolu olan iki yönlü yollarda, yolun karşıdan gelen trafiğe ait bölümüne girmek yasaktır denilebilir. Aynı şekilde, aksine bir işaret veya hüküm bulunmadığı sürece, bölünmüş yolların karşı yönden gelen trafik için ayrılan bölümüne girmek de yasaktır. Bununla birlikte, gidişe ayrılan yolun en sol, orta veya en sağ şeridine girmekte herhangi bir yasaklılık hali bulunmamaktadır.¹⁹⁹ Belirtilen kural, iki yönlü yollarda karşı şeride girmenin yasak olmasıyla ilgilidir. Bu kurala uymayıp aksi yönde, iki yönlü bir yolda karşı şeride giren ve bir trafik kazasına sebebiyet veren sürücü asli kusurlu sayılacaktır.

Yargıtay’ın bir kararında, “... Birbirleriyle uyumlu trafik kazası tespit tutanağı, Sulh Ceza Mahkemesince keşifte bilirkişi olarak dinlenen ve Trafik Tim Komutanı olarak görev yapan A.S.’nın, 04.06.2007 günlü raporu ile yerel mahkemece görüşüne

¹⁹⁹ Günay, s. 172.

başvurulan Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesinin 04.12.2007 günlü raporlarından, kazanın oluşumunda sanık N. E. 'in, devamlı şerit çizgisinin bulunması nedeniyle sollama yasağının olduğu yolda, virajda aracının hızını ayarlayamaması sonucunda şerit ihlali yaparak, karşı şeride geçmesi nedeniyle asli kusurlu, diğer otomobil sürücüsünün ise, kendi şeridinde seyir halinde olması ve herhangi bir kural ihlalinin de bulunmaması nedeniyle olayda kusursuz olduğu...” şeklinde ifadeler yer verilmiştir.²⁰⁰

1.1.4. Arkadan Çarpma

Arkadan çarpma hali genellikle, öndeki aracın yakın mesafeden takip edilmesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle araçlar arasındaki takip mesafesini belirleyen kurallar önem arz etmektedir. Araçlar arasındaki mesafe başlıklı KTK m. 56/c hükmü, *“Sürücüler önlerinde giden araçları yönetmelikte belirtilen güvenli ve yeterli bir mesafeden izlemek zorundadırlar”* şeklindedir. KTY m. 107’de ise, *“Sürücüler, önlerinde giden araçları güvenli ve gerekli bir mesafeden takip etmek zorundadırlar.*

Bu mesafe, kendi araçlarının kilometre cinsinden saatteki hızının en az yarısı kadar metredir.

Takip mesafesi, takip eden aracın 2 saniyede kat edeceği yol uzunluğu kadar da olabilir.

Kol veya grup halinde (konvoy şeklinde) araç kullananlarda araçları arasında, kendilerini sollayıp geçmek isteyen araçların gerektiğinde güvenle girebilecekleri kadar açıklıklar bulundurmak zorundadırlar. Bu açıklıklar, kol veya gruba dâhil araçların azami hızlarına göre takip mesafesinden az olmayacaktır.

Tehlikeli madde taşıyan araç sürücüleri, yerleşim birimleri dışındaki karayollarında diğer araçları, en az 50 metre mesafeden takip etmek zorundadırlar” şeklinde araçlar arasındaki mesafeye ilişkin ayrıntılar düzenlenmiştir.

Maddelerden anlaşılabacağı üzere, takip mesafesi olarak, kilometre bazında hızın yarısı veya kullanılan aracın iki saniyede alacağı mesafe esas alınmıştır. Yönetmelikte belirtilen bu kuralın aksine takip mesafesine ilişkin kurallara uyulmaması halinde, örnek olarak, saatte 90 km. hızla seyreden bir sürücünün önündeki araç ile takip mesafesinin en

²⁰⁰ Yarg. CGK, T. 09.11.2010, E. 2010/82, K. 2010/221, UYAP.

az 45 m. olması gerekirken, bu mesafeden daha az bir mesafe ile öndeki aracı takip etmesi durumunda, arkadan çarpma şeklinde bir trafik kazasının ortaya çıkması halinde, KTK m. 84/d hükmünde açık bir şekilde belirtildiği üzere, trafik kazasına sebebiyet veren sürücü, asli kusurlu sayılacaktır.²⁰¹

Konuyla ilgili Yargıtay'ın bir kararında, “*Olaya ilişkin 07/03/2006 tarihli trafik kazası tespit tutanağında ‘...davalının dikkatsiz ve kontrolsüz araç kullanması neticesi direksiyon hâkimiyetini kaybederek yine aynı istikamette seyreden 34 plakalı akaryakıt tankerinin sağ arka tampon kısımlarına kendi aracının ön tampon ve kaporta kısımları ile arkadan çarpması, çarpmanın şiddeti ve yol zemininin ıslak olmasından dolayı direksiyon hakimiyetini kaybeden tankerin yan yatarak ve orta bariyerlerden güney yola geçmesi sonucu kazanın meydana geldiği, davalı sürücünün asli sürücü kusurlarından arkadan çarpma kuralını ihlal ettiği ve % 100 oranında kusurlu olduğu’ düzenlenmiştir*” şeklinde ifadeye yer verilmiştir.²⁰² Benzer şekilde bir başka Yargıtay kararında, “*Olay tarihinde düzenlenen kaza tespit tutanağına göre; meydana gelen çok taraflı kazada davalı sigortalı sürücünün arkadan çarpma nedeniyle kusurlu olduğu, davacı sürücü ve dava dışı araç sürücüsünün kusursuz olduğu belirlenmiştir. Ceza yargılamasında alınan ATK Trafik İhtisas Dairesi raporu ile davalı sigortalı araç sürücüsünün asli kusurlu olduğu, davacı sürücünün tali kusurlu olduğu belirlenmiş*” şeklinde ifadelere yer verilmiştir.²⁰³

Yargıtay bir kararında, başka bir kaza sebebiyle olay yerinde bekleyen bir araca, başka bir aracın arkadan gelerek çarpmasıyla sonuçlanan olayda, ilk derece mahkemesince, ilk kaza nedeniyle olay yerinde bekleyen araç sürücüsünün, olay yerinde gerekli güvenlik önlemlerini almaması nedeniyle kazaya sebebiyet verdiği gerekçesiyle %100 kusurlu bulunduğu davada, “*2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 84. maddesinde trafik kazalarında sürücülerin asli kusur sayılan halleri düzenlenmiş olup, (d) bendinde arkadan çarpma hali de asli kusurlar arasında gösterildiği gibi, Karayolu Trafik Yönetmeliğinin 101. maddesinde sürücülerin hızlarını, kullandıkları aracın yük ve teknik özelliğine, görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmak*

²⁰¹ Günay, s. 177.

²⁰² Yarg. 11. HD., T. 01.11.2017, E. 2016/13642, K. 2017/5996, UYAP.

²⁰³ Yarg. 4. HD., T. 27.05.2021, E. 2021/2641, K. 2021/1911, UYAP.

zorunda oldukları belirtilip, 107. maddesinde de sürücülerin, önlerinde giden araçları güvenli ve gerekli bir mesafeden takip etmelerinin zorunlu olduğu düzenlenmiştir.

Her ne kadar 2918 Sayılı Kanun'un 84/k maddesinde, taşıt yolu üzerinde duraklama halinde gerekli tedbirleri almamakta asli kusur olarak düzenlenmiş ise de, olay yerinin özelliği, araçların olay yerine gelme zamanları ve konumlarının hep birlikte değerlendirilerek tarafların kusur oranlarının belirlenmesi gerekmektedir.

O halde mahkemece tarafların tanık dâhil her türlü delillerinin toplanarak, olayın meydana geliş şeklinin belirlenmesinin ardından yaptırılacak bilirkişi incelemesi ile 2918 Sayılı Kanun hükümlerine göre tarafların kusur oranlarının belirlenmesi gerekirken yazılı olduğu şekilde eksik incelemeye dayalı olarak karar verilmesi doğru görülmemiştir” şeklinde hüküm kurarak ilk derece mahkemesi kararını bozmuştur.²⁰⁴ Böylelikle KTK m. 84'te sayılı asli kusur sayılı hallerden birkaçının aynı anda gerçekleşmesi durumunda hepsine aynı özenin gösterilerek araştırılması gerektiği ve yapılacak incelemeye uygun olacak biçimde kusur oranlarının belirlenmesi gerekliliği karşımıza çıkmaktadır.

1.1.5. Geçme Yasağı Olan Yerlerde Geçme

Öndeki araçları geçme kuralları, KTK m. 54/a'da şu şekilde düzenlenmiştir: “Sürücülerin geçme sırasında uymak zorunda oldukları kural ve yasaklar şunlardır:

a) Geçme kuralları: Sürücülerin önlerinde giden bir aracı geçmeleri için;

1. Kendisini takip eden sürücülerin kendisini geçmeye başlamamış olması,

2. Önündeki sürücünün başka bir taşıt veya aracı geçme niyetini belirten uyarma işaretini vermemiş olması,

3. Gececeği aracın hızı ile geçme esnasındaki kendi hızını da göz önüne alarak iki yönlü trafiğin kullanıldığı taşıt yollarında karşıdan gelen trafik dâhil karayolunu kullananların tümü için tehlike veya engel olmadan geçme için kullanacağı şeridin yeteri kadar ilerisinin boş olması, zorunludur.

²⁰⁴ Yarg. 11. HD., T. 06.07.2009, E. 2008/4231, K. 2009/8290, UYAP.

Geçme, geçilecek aracın solundaki şeritten yapılır. Geçilecek aracın sürücüsü ses ve ışık cihazları ile uyarılarak, geçerken kullanılan şeritte güvenli mesafe gidildikten sonra işaret verilip izlenecek şeride girmekle tamamlanır.

Araçların sağından veya banketlerden yararlanmak suretiyle geçmek yasaktır.

Ancak, herhangi bir araç, başka bir yola, karayoluna bitişik bir mülke girmek veya sola yanaşıp durmak için bu niyetini sola dönüş işareti ile belirtmiş ise bunların sağındaki şeritten geçilebilir.

Gidişe ayrılmış yol bölümlerinde, şerit değiştirmemek şartı ile bir şeritteki taşıtların diğer şeritteki taşıtlardan hızlı gitmesi geçme sayılmaz.” Benzer şekilde geçme kuralları başlıklı KTY m. 103 hükmü ise, “Geçmede aşağıdaki kurallar uygulanır.

a) Sürücüler önlerinde giden bir aracı geçmeleri için;

1) Arkasından gelen bir başka sürücünün kendisini geçmeye başlamamış olması,

2) Önünde giden sürücünün bir başka aracı geçme niyetini belirten uyarma işaretini vermemiş bulunması,

3) Gececeği aracın hızıyla geçme esnasındaki kendi hızını da dikkate alarak, iki yönlü yollarda karşıdan gelen trafik dâhil, yolu kullananların tümü için tehlike veya engel yaratmadan geçmek için kullanacağı şeridin yeteri kadar ilerisinin görüşe açık ve boş olması,

4) Geçişin, geçilen araçlar için bir güçlük yaratmayacak şekilde ve araçlarının bu geçişe uygun durumda bulunması, mecburidir.

b) Geçme, geçilecek aracın solundaki şeritten yapılır. Gececek aracın sürücüsü;

1) Geçilecek araç sürücüsünü ses cihazı ile veya kısa ve uzun hüzmeli farlarını ardarda yakarak uyarmaya,

2) Sol dönüş lambası ile işaret vermeye,

3) Geçilecek araca takip mesafesi kadar önceden sol şeride yerleşmeye,

4) Geçilen araç, geriye görme aynasından görülünceye kadar geçiş şeridinde ilerlemeye,

5) *Sağa dönüş lambası ile işaret vererek sağ şeride girmekle geçişini tamamlamaya, mecburdur.*

c) *Araçların sağından veya banketten yararlanmak suretiyle geçmek yasaktır.*

Ancak, herhangi bir araç sola dönüş işareti vererek yavaşlamakta veya trafik mecburiyeti nedeniyle beklemekte ise, bunların veya yolun ortasından giden tramvaylar ile görev icabı yolun solunda bulunan geçiş üstünlüğüne sahip araçların sağındaki şeritten geçilebilir.

Tramvay hatları müsait olmadığı takdirde, harekette olsun veya olmasın bir tramvayın sol yanından geçilemez ve bu yanda devamlı araç sürülemez.

d) *Gidişe ayrılmış yol bölümlerinde, şerit değiştirmemek şartı ile bir şeritteki taşıtların diğer şeritteki taşıtlardan hızlı gitmesi geçme sayılmaz” şeklindedir.*

Yukarıdaki maddelerden anlaşılacağı üzere, öndeki bir aracın sollama yapmak suretiyle geçilmek istenmesi halinde; geçiş için kullanılacak şeridin boş ve görüşün açık olması, geçiş için kullanılacak şeritten gelen araç varsa, emniyetli bir şekilde geçmesinin beklenilmesi, arkadan gelen bir araç varsa bunun geçmeye başlamamış olmasına dikkat edilmesi, geçilecek aracın sürücüsünün ikaz edilerek geçme isteğinin bildirilmesi, geçilecek aracın solundaki şeridin kullanılması, geçilecek aracın başka bir aracı geçmeye başlamamış olmasına dikkat edilmesi ve araçların hız farkları ve uzunlukları dikkate alınarak geçiş için yeterli mesafenin bulunup bulunmadığına dikkat edilmesi gerekmektedir. Bu kurallara uyulmaması halinde trafik tabirinde “*hatalı sollama*” olarak adlandırılan durum ortaya çıkacak ve hatalı sollama yaparak trafik kazasına sebebiyet veren sürücü, KTK m. 54/a hükmünü ihlal ettiği için kusurlu sayılacaktır.²⁰⁵

Yargıtay’ın bir kararında, “... *Adli Tıp Kurumu Ankara Trafik İhtisas Dairesi Başkanlığının 31.03.2013 tarihli raporunda; sürücü belgesiz M. K.’un sevk ve idaresindeki motosiklet ile gece vakti, meskûn mahalde, çift yönlü yolu takiben seyredip aydınlatmanın olduğu olay mahalline geldiğinde, önünde seyreden aracı sollamak için karşı istikametten gelen trafiği kontrol etmeden, hatalı biçimde sol şeride geçip şerit ihlali yaparak, karşı istikametten gelmekte olan sanığın kullandığı otomobil ile önlemsizce*

²⁰⁵ Günay, ss. 157, 159.

*çarpması sonucu meydana gelen olayda, dikkatsiz, tedbirsiz, kurallara aykırı hareketi asli kusurlu olduğu...” şeklinde ifadeler yer verilmiştir.*²⁰⁶

KTK m. 84/e hükmüne göre asli kusurlu hallerden olan geçme yasağına ilişkin kurallar KTK m. 54/b ve aynı şekilde KTY m. 104’te düzenlenmiştir. Geçmenin yasak olduğu yerler başlıklı KTK m. 54/b hükmü:

- “1. Geçmenin herhangi bir trafik işaretiyle yasaklandığı yerlerde,*
- 2. Görüş yetersizliği olan tepelerde ve dönemeçlerde,*
- 3. Yaya ve okul geçitleri yaklaşımda,*
- 4. Kavşaklarda, demiryolu geçitlerinde ve bunların yaklaşımda,*
- 5. Gidiş ve geliş için birer şeridi bulunan iki yönlü trafiğin kullanıldığı köprü ve tünellerde, sürücülerin önlerindeki bir aracı geçmeleri yasaktır”* şeklindedir.

Maddeden de anlaşılacağı üzere; taşıt yolunda yayaların güvenli bir şekilde geçebilmelerini sağlamak amacıyla trafik işaretleri ile belirlenmiş olan yaya geçitlerinde, okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların çevresinde, öğrencilerin geçmesi için taşıt yolunda ayrılmış ve bir trafik işareti ile belirlenmiş okul geçitlerinde, karayolu ile demiryolunun aynı seviyede kesiştiği bariyerli veya bariyersiz demiryolu geçitlerinde, öndeki aracı geçmeyi herhangi bir trafik işaretiyle yasaklayan geçme yasağı işareti bulunan yerlerde, iki yönlü trafikte geliş ve gidiş için sadece tek şeridi bulunan köprü ve tünel yaklaşımlarında, kavşaklarda, görüşün yetersiz olduğu tepe önlerinde ve dönemeçlerde geçme yasağına ilişkin kurallara uymayarak, önündeki aracı geçmeye çalışan ve bu esnada bir trafik kazasına sebebiyet veren sürücü, KTK m. 84/e hükmü gereği hatalı sollama nedeniyle asli kusurlu sayılacaktır.²⁰⁷

1.1.6. Doğrultu Değiştirme Manevralarını Yanlış Yapma

Dönüş ve manevra kurallarına ilişkin KTK m. 53 hükmü, *“Sağa ve sola dönecek olan sürücüler aşağıdaki kurallara uyarlar.*

- a) Sağa dönüşlerde sürücüler;*

²⁰⁶ Yarg. CGK, T. 15.01.2019, E. 2017/709, K. 2019/5, UYAP.

²⁰⁷ Günay, ss. 160, 164.

1. Sağa dönüş işaretini vermeye,
2. Sağ şeride veya dönüşte ayrılmış şeride girmeye,
3. Hızını azaltmaya,
4. Dar bir kavisle dönmeye,
5. Dönülen karayolunun gidiş şeridine veya gidişine ayrılmış en sağ şeridine girmeye, zorunludurlar.

b) Sola dönüşlerde sürücüler;

1. Sola dönüş işareti vermeye,
2. Yolun gidişe ayrılmış olan kısmının soluna yaklaşmaya,
3. Hızını azaltmaya,
4. Dönüşe başlamadan, sağdan gelen taşıtlara ilk geçiş hakkını vermeye,
5. Dönüş sırasında, karşıdan gelen ve emniyetle durdurulamayacak kadar kavşağa yaklaşmış olan taşıtların geçmesini beklemeye,
6. Gireceği yolun gidişe ayrılan kısmına girmek üzere, dönüşünü yaparken, arkadan gelen ve sola dönecek diğer taşıtları engellemek için, geniş kavisle dönüş yapmaya,
7. Gireceği yolun gidiş yönünde çok şeritli olması halinde, en sağ şerit dışında, uygun bir şeride girmeye,
8. Gireceği yola girdikten sonra, en kısa sürede, trafiği tehlikeye düşürmeden sağa yaklaşmaya, zorunludurlar.

c) Dönel kavşaklarda dönüşlerde sürücüler;

1. Dönüş işareti vermeye,
2. Hızını azaltmaya,
3. Orta adaya yakın şeritten kavşağa girmeye,
4. Ada etrafında dönerken gereksiz şerit değiştirmemeye,

5. Gireceği yola yaklaşırken sağa dönüş işareti ile birlikte sağa yaklaşarak dönel kavşaktan çıkmaya,

6. Gireceği yolun gidiş yönündeki uygun bir şeridine girmeye,

7. Yola girdikten sonra, en kısa sürede trafiği tehlikeye düşürmeden sağa yaklaşmaya, zorunludurlar.

d) Dönel kavşaklardaki geriye dönüşlerde sürücüler, sola dönüş halindeki kurallara uymakla birlikte, orta ada etrafında dönerken gireceği yola yaklaşıncaya kadar şeridini muhafaza etmeye de zorunludurlar.

Sağa ve sola dönüşlerde, sürücüler kurallara uygun olarak geçiş yapan yayalara, varsa bisiklet yolundaki ve bisiklet şeridindeki bisiklet ve elektrikli skuter kullananlara ve sola dönüşlerde sağdan ve karşıdan gelen trafiğe ilk geçiş hakkını vermek zorundadırlar.

Gidişe ayrılmış birden fazla şeridi bulunan yollarda, en sağdaki veya soldaki şerit işaretlenmek suretiyle sadece dönüşlere ayrılabilir, ayrılmış bu şeritlere bitişik diğer şeritlerden de işaretlenmek suretiyle sağa veya sola dönüşlerde izin verilebilir.

Bu dönüşler için yukarıdaki (a) ve (b) bentlerindeki benzer manevra yapılır” şeklindedir. Benzer şekilde dönüşler (doğrultu değiştirme) başlıklı KTY m. 102 hükmü ise, “Aksine bir işaret yoksa dönüş yaparak doğrultu değiştirecek olan araç sürücüleri;

a) Sağa dönüşlerde;

1) Dönüş işareti vermeye,

2) Sağ şeride veya işaretlerle dönüş izni verilen şeride girmeye,

3) Hızını azaltmaya,

4) Dar bir kavisle dönmeye,

5) Dönüş sırasında varsa kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara ve bisiklet yolundaki bisikletlilere geçiş hakkı vermeye,

6) Dönülen karayolunun gidiş şeridine veya gidişe ayrılmış en sağ şeridine girmeye,

b) Sola dönüşlerde;

1) Dönüş işareti vermeye,

2) Çok şeritli yollarda gidişe ayrılan şeritlerden en soldaki şeride, iki şeritli ve iki yönlü karayollarında sağ şeridin soluna yanaşmaya,

3) Hızını azaltmaya,

4) Kavşağa geldiğinde varsa kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara geçiş hakkını vermeye,

5) Dönüşe başlamadan sağdan gelen taşıtlara ilk geçiş hakkını vermeye,

6) Döneceği yolun gidişe ayrılan kısmına girmek üzere, arkadan gelen ve sola dönecek diğer araçları engellemek için dönüşü geniş kavisle yapmaya,

7) Dönüş sırasında karşı yönden gelen ve emniyetle duramayacak kadar yaklaşmış olan araçların geçmesini beklemeye,

8) Döneceği yolun çok şeritli olması halinde en sağ şerit dışındaki uygun bir şeritten kavşağı terk etmeye,

9) Döndüğü yola girdikten sonra en kısa sürede trafiği tehlikeye düşürmeden sağ şeride veya hızının gerektirdiği şeride girmeye,

c) Dönel kavşaklardaki dönüşlerde;

Dönel kavşaklarda da sağa ve sola dönüş kurallarına aynen uymakla birlikte,

1) Sola veya geriye dönecek ise orta adaya bitişik şeritten kavşağa girmeye,

2) Dönel kavşakta geriye dönecek ise orta adaya bitişik şeritte dönüşe geçmeye,

3) Orta ada etrafında dönerken, kavşak çıkışında bulunan ve uygun mesafede olmayan bir karayoluna veya geçiş yoluna girmek istemesi hali dışında, şeridini muhafaza etmeye, mecburdurlar.

Dönüş sırasında araç sürücülere; yaya ve bisikletler için yeşil ışık yanmakta iken; yaya geçidinden ve bisiklet yolundan geçen yoksa veya yayalar uzakta iseler, yayaların ve bisikletlerin geçiş haklarını engellemek şartıyla, dönüşlerine devam edebilirler.

*Gidişe ayrılan birden fazla şeridi bulunan yollarda; en sağ veya sol şeride bitişik şerit veya şeritlerden işaretlenmek suretiyle sağa veya sola dönüşlere izin verilebilir” şeklinde*dir.

Araç sürücülerinin sağa dönmek üzere bir kavşağa yaklaşmaları halinde işaret vermeleri, yolun sağına yanaşmaları, hızlarını azaltmaları ve dar bir kavisle dönüş geçmeleri gerekmektedir. Sola dönmek üzere bir kavşağa yaklaşmaları halinde ise yine işaret vermeleri, yolun gidişe ayrılan kısmının soluna yanaşmaları, hızlarını azaltmaları ve geniş bir kavisle dönüş geçmeleri gerekir. Geriye dönmek için dönel kavşak içerisine giren sürücülerin, orta ada etrafında dolaşırken girecekleri yola yaklaşmaya kadar şeritlerini muhafaza etmeleri icap etmektedir. Sayılan tüm bu dönüş ve manevra kurallarına uymayarak, doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapan sürücüler, bu eylemleri nedeniyle bir trafik kazasına sebebiyet verirlerse, KTK m. 84/f hükmünü ihlal etmiş olacaklarından, asli kusurlu sayılacaklardır.²⁰⁸

Yargıtay bir kararında, “Dosya içeriğine göre, tıbbi tanıtım sorumlusu olan davacının işverenin bu görevde kullanmak üzere tahsis ettiği otomobil ile 13.05.2006 Cumartesi günü saat 07.10 sıralarında yanında kız arkadaşı olduğu halde seyir halinde iken aracın ön kısmı ile orta refüje çarpıp, ters istikamete girerek takla attığı, yaralanmalı ve maddi hasarlı trafik kazasına neden olduğu, asli kusurlardan ‘doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma’ kuralını ihlal ettiği, bu kaza sonrası kullandığı aracın kullanılamaz hale geldiği, araçta bulunan davacı kız arkadaşının yaralandığı... Somut uyuşmazlıkta, davacının görevinde kullanmak üzere verilen araçla maddi hasarlı ve yaralanmalı trafik kazası yaptığı, trafik kaza raporu ve hazırlık evrakına göre, kusurlu olduğu sabittir” şeklinde hükme vararak sonuca gitmiştir.²⁰⁹

1.1.7. Şeride Tecavüz Etme

Uyulmaması halinde “şerit ihlali” olarak adlandırılan sonucun ortaya çıktığı gidiş yönü ve şerit izleme kurallarına ilişkin hükümler, KTK m. 56/a hükmünde, “Sürücüler aşağıdaki kurallara ve yasaklara uymak zorundadırlar.

a) Şerit izleme:

²⁰⁸ Günay, ss. 150, 151.

²⁰⁹ Yarg. 9. HD., T. 01.10.2007, E. 2007/9635, K. 2007/28520, UYAP.

1. Sürücülerin; geçme, dönme, duraklama, durma ve park etme gibi haller dışında şerit değiştirmeleri veya iki şeridi birden kullanmaları,

2. Kavşaklara yaklaşırken, yerleşim yerleri dışında yüz elli metre, yerleşim yerlerinde ise otuz metre mesafe içinde ve kavşaklarda şerit değiştirmeleri,

3. Araçların cinsine ve hızına uygun olmayan şeritten gitmeleri,

4. İşaret vermeden şerit değiştirmeleri, yasaktır” şeklinde düzenlenmiştir. Karayollarında trafiğin akışı ve karayolunun kullanılması başlıklı KTY m. 94/A hükmü ise, “Karayollarında trafik sağdan akar. Aksine bir hüküm veya işaret bulunmadıkça karayollarında;

A) Araç sürücüleri;

a) Araçlarını durumun elverdiği oranda gidiş yönüne göre yolun en sağından, yol çok şeritli ise trafik durumuna göre hızının gerektirdiği şeritten sürmek,

b) Şerit değiştirmeden önce, gireceği şeritte sürülen araçların güvenle geçişlerini beklemek,

c) Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştirmemek,

d) Gidişe ayrılan yol bölümünün en son şeridini sürekli işgal etmemek,

e) İki yönlü dört veya daha fazla şeritli yollarda, motosiklet, otomobil, kamyonet, minibüs ve otobüs dışındaki araçları sürenler, geçme ve dönme dışında en sağ şeridi izlemek, zorundadırlar.

Sürücülerin;

f) Geçme, dönme, duraklama, durma ve park etme gibi mecburi haller dışında şerit değiştirmeleri,

g) İki şeridi birden kullanmaları,

h) Kavşaklara yaklaşırken; yerleşim yerlerinde 30, yerleşim yerleri dışında 150 metre mesafe içinde ve kavşaklarda şerit değiştirmeleri,

ı) Araçlarının cinsine ve hızına uygun olmayan şeritten gitmeleri,

j) İşaret vermeden şerit değiştirmeleri,

k) Bölünmüş yollarda karşı yöndeki trafik için ayrılan yol bölümüne girmeleri,

l) Dört veya daha fazla şeritli ve iki yönlü yollarda, karşı yöndeki trafik için ayrılan yol bölümüne girmeleri,

m) İki yönlü ve üç şeritli yollarda en sol şeride girmeleri, yasaktır” şeklindedir.

Gidiş yönü ve şerit izleme kurallarına ilişkin hükümlerin incelenmesinde öncelikle, çok şeritli yollarda sürücülerin, gidişe ayrılan şeritlerin boş olanından, yol durumunun elverdiği ölçüde gidiş yönüne göre yolun en sağından veya trafiğin durumuna göre hızın gerektirdiği şeritten araçlarını sürmelerinin zorunlu olduğu söylenebilir. Ayrıca şerit izleme kurallarına göre, iki şeridi birden işgal etmek yasaktır. Şerit değiştirmek isteyen sürücülerin, manevraya başlamadan önce, işaret vermek suretiyle arkadan gelen araç sürücülerini ikaz etmeleri gerekmektedir. Bunun dışında, trafiği aksatmadan ve tehlikeye düşürmeden şerit değiştirmek isteyen sürücüler, ancak girilecek şeridin boş olduğunu gördükten sonra işaret vererek manevra yapmak suretiyle şeritlerini değiştirebilirler. Aksi halde, arkadan gelen araçların durumuna göre ani ve hızlı hareket ederek veya arkadan gelen bir araç yoksa herhangi bir işaret vermeden manevraya başlayarak şerit değiştirmek hatalı olacaktır.²¹⁰

Sadece geçme ve dönme hallerinde kullanılması gereken çok şeritli yollardaki gidiş yönüne ayrılmış şeritlerin en solundaki şeridin, sürekli olarak işgal edilmesi yasaktır. Bir başka deyişle, en soldaki şeridin, sabit hızla seyredilmesi, arkadan gelen araç olmasa bile yavaş seyredilmesi kurallara aykırılık teşkil etmektedir. Bununla birlikte, dört veya daha çok şeritli ve iki yönlü yollarda, kamyon, çekici, römork ve yarı römork takılı araçlar, lastik tekerlekli traktör, iş makinesi, arazi taşıtı, tehlikeli madde taşıyan araçlar ve özel amaçlı taşıtlar en sağ şeritten gitmek zorundadırlar. Araçların cinslerine ve hızlarına uygun olan şeritten gitmeleri gerekmektedir.²¹¹

Gidiş yönü ve şerit izleme hükümlerine ilişkin yukarıda sayılı kurallara ve açıklamalara riayet etmeyerek, şerit ihlali sonucu bir başka araç sürücüsünün şeridine

²¹⁰ Günay, s. 171.

²¹¹ Günay, s. 172.

tecavüz etmek suretiyle trafik kazasına sebebiyet veren sürücü, KTK m. 84/g hükmü gereği, meydana gelen trafik kazasında asli kusurlu sayılacaktır.

Yargıtay bir kararında, yerel mahkemece görülen davada, dava konusu kaza tespit tutanağında, davacının şeride tecavüz nedeni ile asli kusurlu, davalı karşı araç sürücüsünün ise kusursuz olduğunun belirtildiği duruma ilişkin, “*Somut olayda; mahkemece, hükme esas alınan 24/04/2017 tarihli raporda, çarpışmanın, araçların sol tarafında meydana geldiği, bu nedenle kazanın yolun ortalarında meydana geldiği, bu durumda her iki sürücünün de şerit ihlalinde bulunduğu kabulünün zorunlu olduğu, yol içinde bulunduğu anlaşılan büyükbaş hayvanlara çarpılmadığı da düşünüldüğünde bu durumun kazada asli etmen olmadığı, bu nedenle ATK raporunda belirtilen görüşe katılmanın mümkün olmadığı, sonuç olarak dava dışı M. Ö.’in (karşı araç-davalı sigortacıya ait sigortalı araç sürücüsü) olayda % 40, davacı sürücü H. G.’ün % 40 oranında kusurlu olduğunun kabulünün gerekli olduğu, yola giren büyükbaş hayvanların ise olayın oluşunda % 20 oranında etkili olduğu bildirilmiştir*” şeklindeki kusurun belirlenmesine ilişkin yerel mahkeme kararına itibar etmiştir.²¹²

1.1.8. Kavşaklarda Geçiş Önceliğine Uymama

Kavşaklarda geçiş önceliğine ilişkin kurallar KTK m. 57’de, “*Kavşaklarda aşağıdaki kurallar uygulanır.*

a) *Kavşağa yaklaşan sürücüler kavşaktaki şartlara uyacak şekilde yavaşlamak, dikkatli olmak, geçiş hakkı olan araçların önce geçmesine imkân vermek zorundadırlar.*

b) *Trafik zabıtası veya trafik işaret levhası veya ışıklı trafik işaret cihazları bulunmayan kavşaklarda;*

1. *Bütün sürücüler geçiş üstünlüğüne sahip olan araçlara,*

2. *Bütün sürücüler doğru geçmekte olan tramvaylara,*

3. *Doğru geçen tramvay hattı bulunan karayoluna çıkan sürücüler bu yoldan gelen araçlara,*

4. *Bölünmüş yola çıkan sürücüler bu yoldan geçen araçlara,*

²¹² Yarg. 17. HD., T. 17.10.2019, E. 2018/2462, K. 2019/9547, UYAP.

5. Tali yoldan anayola çıkan sürücüler anayoldan gelen araçlara,

6. Dönel kavşağa gelen sürücüler dönel kavşak içindeki araçlara,

7. Bir iz veya mülkten çıkan sürücüler, karayolundan gelen araçlara,

c) Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı oldukları işaretlerle belirlenmemiş ise;

1. Motorsuz araç sürücüleri motorlu araçlara,

2. Motorlu araçlardan soldaki sağdan gelen araca, geçiş hakkını vermek zorundadırlar.

d) Işıklı trafik işaretleri izin verse bile trafik akımı; kendisini kavşak içinde durmaya zorlayacak veya diğer doğrultudaki trafiğin geçişine engel olacak ise, sürücülerin kavşağa girmeleri yasaktır.

e) Trafik zabıtası, yetkili kişi veya trafik ışıklı işareti ile yönetilen kavşaklarda, sürücüler, kavşağı en kısa zamanda geçmek zorundadırlar. Sürücülerin gereksiz olarak yavaşlamaları, durmaları, taşıttan inmeleri, taşıt veya araçların motorlarını durdurmaları yasaktır.

f) Aksine bir işaret olmadıkça, bütün kavşaklarda araçlar ray üzerinde hareket eden taşıtlara ilk geçiş hakkını vermek zorundadır” şeklinde düzenlenmiştir. Kavşaklarda geçiş hakkı başlıklı KTY m. 109 hükmü, KTK m. 57 ile benzer olup, ilgili KTY maddesinde ek olarak, m. 109/b-8’de “Trafik zabıtası veya trafik işaret levhası veya ışıklı işaret cihazları bulunmayan kavşaklarda; dönüş yapan sürücüler, doğru geçmekte olan araçlara geçiş hakkını vermek zorundadırlar”, m. 109/c-2’de “Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı oldukları işaretlerle belirlenmemiş ise; lastik tekerlekli traktör ile iş makinesi sürücüleri, diğer motorlu araçlara geçiş hakkını vermek zorundadırlar”, m. 109/c-4’te “Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı oldukları işaretlerle belirlenmemiş ise; dönüş yapan sürücüler, kurallara uygun olarak geçiş yapan yayalara, varsa bisiklet yolundaki bisikletlilere geçiş hakkını vermek zorundadırlar” ve m. 109/d’de “Kavşağa gelen sürücüler kavşak giriş ve çıkışlarından kurallara uygun olarak karşıya geçen veya geçmek üzere olan yayalara, geçiş hakkını vermek zorundadırlar” şeklinde hükümler bulunmaktadır.

Yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı üzere, ana yol-tali yol kavşağı işareti bulunan bir kavşakta, yol ver işaret levhasının bulunduğu yolda seyreden sürücü tali yolda olduğundan, ilk geçiş hakkını diğer yöndeki ana yolda seyreden sürücüye vermek zorundadır. Tali yoldan gelen araç sürücüsü, ana yolda seyreden araç sürücüsüne geçiş önceliğini vermeyip herhangi bir trafik kazasına sebebiyet verirse, KTK m. 84/h hükmü gereği asli kusurlu sayılacaktır. İşaretlerin bulunmadığı bir kavşakta ise aynı yol güzergâhına doğru dönmek isteyen araçlardan, soldaki, sağdan gelen araçlara geçiş hakkını vermek zorunda olduğundan, sağa dönecek araç, ilk geçiş hakkına sahip olacaktır. Böyle bir durumda sola dönecek araç sürücüsü, ilk geçiş hakkını sağa dönecek araç sürücüsüne tanımayarak kendisi ilk geçmek istediğinde, herhangi bir trafik kazasına sebebiyet verirse, yine KTK m. 84/h hükmü gereği asli kusurlu sayılacaktır.²¹³

Bölünmüş bir yolda ilk geçiş hakkı, bölünmüş yol içerisinde seyreden araç sürücüsüne aittir. Bölünmüş bir yola girmek isteyen araç sürücülerini, öncelikle bölünmüş yol içerisinde seyreden araç sürücülerine ilk geçiş hakkını tanımak zorundadırlar. Bölünmüş bir yol içerisinde sola dönmek isteyen araç sürücüsü ise bölünmüş yola girmek isteyen sağ tarafındaki araç sürücüsüne ilk geçiş hakkını vermekle yükümlüdür. Sola dönüş yapacak olan araç sürücüsünün, bölünmüş yola girmek isteyen araç sürücüsünü beklemesi gerekmektedir. Bu kurallara uyulmayıp, bir trafik kazasına sebebiyet verilmesi halinde, kazaya sebebiyet veren araç sürücüsü asli kusurlu sayılacaktır.²¹⁴

Dönel kavşağa yaklaşan araç sürücülerinin, dönel kavşak içerisindeki araç sürücülerine ilk geçiş hakkını vermeleri gerekmektedir. Aksi halde dönel kavşak içerisindeki araç sürücüsü geçişini tamamlamadan önce başka bir aracın dönel kavşağa girmesi sonucu bir trafik kazası meydana gelirse, dönel kavşak içerisindeki araç sürücüsüne yol vermeyip, onun geçişini tamamlamasını beklemeyerek, hatalı bir şekilde dönel kavşağa giren araç sürücüsü asli kusurlu sayılacaktır.²¹⁵

Gidiş-dönüş yönlerine göre kavşaklarda araçların geçme sırasına ilişkin kuralların incelenmesinde, öncelikle sağa dönüş yapacak araç sahibinin ilk geçiş hakkına sahip olduğunu, sonrasında düz yönde seyreden araç sahibinin geçiş hakkına sahip olduğunu

²¹³ Günay, ss. 184, 185.

²¹⁴ Günay, s. 185.

²¹⁵ Günay, s. 186.

ve en son ise sola dönüş yapacak olan araç sürücüsünün dönüşünü tamamlaması gerektiğini söyleyebiliriz. Bu sıralamaya uymayarak, öncelik kendisinde olmamasına rağmen geçiş yapmaya kalkan ve bir trafik kazasına sebebiyet veren araç sürücüsü, KTK m. 84/h hükmü gereği asli kusurlu sayılacaktır.²¹⁶

Yargıtay'ın bir kararında, kavşağa yaklaşmakta olan iki araç arasında, davalının aracının sağ ön kısımları ile karşı yönden gelen dava dışı diğer aracın sol ön köşe kısmına çarpması şeklinde gerçekleşen yaralamalı ve maddi hasarlı trafik kazasında, “Somut olayda ise; davalıya ait araç sürücüsünün olay sonrası düzenlenen kaza tespit tutanağına göre 1,25 promil alkollü olduğu, alkollü şekilde araç kullandığı için idari işlem yapıldığı, davalı sürücüye ‘kavşaklarda geçiş önceliğine uymama’ kuralını ihlal ettiği için asli kusur verildiği...” şeklinde ifadeye yer verilmiştir.²¹⁷

Bir başka Yargıtay kararında, “... kaza tespit tutanağına göre, ölen U. T.'in sevk ve idaresindeki motosikletle gündüz vakti meskun mahalde, iki yönlü asfalt kaplama yolda seyir halindeyken, olay mahalli kontrolsüz kavşağa geldiğinde, şüpheli G. G.'in sevk ve idaresindeki araca sağ arka kapı kısmından çarpması sonucu meydana geldiğinin tespit edildiği, kaza tespit tutanağında sürücü U. T.'in 2918 sayılı KTK'nun asli kusurlar bölümünde belirtilen 84/h (kavşaklarda geçiş önceliğine uymama) kuralını ihlal ettiğinin belirtildiği, diğer sürücü G. G.'e herhangi bir kusur atfedilmediğinden bahisle şüpheli hakkında, Çorlu Cumhuriyet Başsavcılığınca düzenlenen 04/10/2018 tarihli ve 2018/10381 soruşturma, 2018/6396 sayılı kovuşturmaya yer olmadığına dair karara yapılan itirazın reddine ilişkin Çorlu 2. Sulh Ceza Hakimliğinin 12/12/2018 tarihli ve 2018/2792 değişik iş sayılı kararında dosya kapsamına göre bir isabetsizlik görülmemiş olup...” şeklinde hüküm kurulup, kanun yararına bozma istemi reddedilmiştir.²¹⁸

1.1.9. Kaplamanın Dar Olduğu Yerlerde Geçiş Önceliğine Uymama

Taşıt yolunun dar olduğu yerlerde, iki aracın karşılaşması halinde, geçiş kolaylığının sağlanmasına yönelik kurallar, KTK m. 56/e hükmünde, “Taşıt yolunun dar olduğu yerlerde aksini gösteren bir trafik işareti yoksa motorsuz araçları kullananlar

²¹⁶ Günay, s. 188.

²¹⁷ Yarg. 4. HD., T. 10.06.2021, E. 2021/14833, K. 2021/2788, UYAP.

²¹⁸ Yarg. 12. CD., T. 10.10.2019, E. 2019/3838, K. 2019/10074, UYAP.

motorlu araçlara otomobil, minibüs, kamyonet, otobüs, kamyon arazi taşıtı, lastik tekerlekli traktör, iş makineleri, yazılış sırasına göre kendisinden öncekilere geçiş kolaylığı sağlamak zorundadırlar” şeklinde olup, benzer nitelikte KTY m. 106/c hükmü ise, “Taşıt yolunun dar olduğu yerlerde aksini gösteren bir trafik işareti yoksa:

1) Motorsuz araçları sürenler motorlu araçlara,

2) Otomobil, minibüs, kamyonet, otobüs, kamyon, arazi taşıtı, lastik tekerlekli traktör, iş makinelerini sürenler yazılış sırasına göre kendisinden öncekilere, geçiş hakkı vermek, suretiyle geçiş kolaylığı sağlamak zorundadırlar” şeklindedir.

Taşıt yolunun dar olduğu yerlerde, yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı üzere, aksini gösteren herhangi bir trafik işareti yoksa öncelikle motorsuz araç kullananlar motorlu araç kullanıcılarına, sonrasında, minibüs sürücüsü, otomobil sürücüsüne; kamyonet sürücüsü, minibüs ve otomobil sürücülerine; otobüs sürücüsü, kamyonet, minibüs ve otomobil sürücülerine; kamyon sürücüsü, otobüs, kamyonet, minibüs ve otomobil sürücülerine; arazi taşıtı sürücüsü, kamyon, otobüs, kamyonet, minibüs ve otomobil sürücülerine; lastik tekerlekli traktör sürücüsü, arazi taşıtı, kamyon, otobüs, kamyonet, minibüs ve otomobil sürücülerine; iş makineleri sürücülerine; lastik tekerlekli traktör, arazi taşıtı, kamyon, otobüs, kamyonet, minibüs ve otomobil sürücülerine, yazılış sırasına göre geçiş hakkı vererek, geçiş kolaylığı sağlamak zorundadırlar. Örneğin, motorsuz bir taşıt aracı olan bir at arabası ile motorlu bir taşıt olan kamyonun, taşıt yolunun dar olduğu bir yerde karşılaşmaları halinde, güvenli geçişin sağlanması için aksine bir trafik işareti yoksa at arabası sürücüsünün kamyon sürücüsüne geçiş önceliğini vermesi gerekir. Aksi halde, at arabası sürücüsü bu kurala riayet etmeyerek, dar yolda ilk geçiş hakkını kendi kullanmak ister ve bir trafik kazasına sebebiyet verirse, KTK m. 84/i hükmü gereği asli kusurlu sayılacaktır.²¹⁹

Geçilen araçlara ait kurallar başlıklı KTK m. 55/b hükmünde, dar taşıt yollarında öndeki aracın geçilmesine ilişkin, “*Geçilmek istenen araçların sürücüleri: Dar taşıt yolları ile trafiğin yoğun olduğu karayollarında yavaş gitme nedeni ile kendilerini geçmek için izleyen araçların kolayca ve güvenli geçmelerini sağlamak için; araçlarını elverdiği oranda sağ kenara almak, yavaşlamak, gerekiyorsa durmak zorundadırlar”*

²¹⁹ Günay, ss. 180, 181.

şeklinde bir hüküm bulunmaktadır. Bu kurala riayet edilmemesi halinde de bir trafik kazasının meydana gelmesi durumunda, kazaya sebep olan araç sürücüsü, KTK m. 84/i hükmü gereği asli kusurlu sayılacaktır.

Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesi'nin daralan yolda çarpışma ile ilgili bir raporunda, davacının sevk ve idaresindeki aracın 30 km. hız ile kendi şeridinde seyir halinde iken, karşı yönden gelen kamyonun geçiş sırasında sağa kaçmadığından çarpıştıkları, kamyonun 60 km. civarında hızla seyrettiği, fren izine rastlanmadığı belirtilmiştir. Belirtilen bu şartlarda meydana gelen olayda, davalı idaresindeki kamyon sürücüsü, daralan yolda karşıdan gelen aracın yaklaştığını fark ettiği anda geçiş emniyetini sağlamak amacıyla hızını asgari hadde düşürmediği, sağ bankete kayarak uygun geçiş ortamı hazırlamadığı ve mevcut hızıyla seyrini sürdürerek olayın meydana gelmesine sebebiyet verdiği gerekçesiyle % 62,5 oranında kusurlu bulunmuştur. Davacı sürücü ise, olay mahalline gelmeden önce hızını asgari hadde düşürmediği, olayı önlemek amacıyla fren tedbiri almadığı ve daralan yolda geçiş sağlanması açısından sesli ikazda bulunmamış olması nedenleriyle % 37,5 oranında kusurlu bulunmuştur.²²⁰

1.1.10. Manevraları Düzenleyen Genel Şartlara Uymama

Uygulamada “*hatalı manevra*” olarak adlandırılan duruma sebebiyet veren manevraları düzenleyen genel kurallara uymama eylemine ilişkin, araç manevralarını düzenleyen kurallar başlıklı KTK m. 67 hükmü, “*Manevralarda aşağıdaki kurallar uygulanır.*

a) Sürücülerin, park yapmış taşıtlar arasından çıkarken, duraklarken veya park yaparken taşıt yolunun sağına veya soluna yanaşırken, sağa veya sola dönerken, karayolunu kullananlar için tehlike doğurabilecek ve bunların hareketlerini zorlaştıracak şekilde davranmaları yasaktır.

b) Yönetmelikte belirtilen şartlar dışında geriye dönmek veya geriye gitmek yasaktır. İzin verilen hallerde bu manevraları yapacak sürücüler, karayolunu kullananlar için tehlike veya engel yaratmamak zorundadır.

²²⁰ Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesi, T. 03.12.2001-No: 260/20112001-53116/10791, Akt: Günay, s. 278.

c) *Dönüşlerde veya şerit değiştirmelerde sürücülerin niyetlerini dönüş işaret ışıkları veya kol işareti ile açıkça ve yeterli şekilde belirtmesi, işaretlerin manevra süresince devam etmesi ve biter bitmez sona erdirilmesi zorunludur.*

d) *Herhangi bir zorunluluk olmaksızın, karayollarında dönüş kuralları dışında bilerek ve isteyerek aracın el freninin çekilmesi suretiyle veya başka yöntemlerle aracın ani olarak yönünün değiştirilmesi veya kendi etrafında döndürülmesi yasaktır” şeklinde düzenlenmiştir.*

Araçların manevralarına dair kurallar başlıklı KTY m. 137’de yer alan, “Araç sürücülerinin; park etmiş araçlar arasından çıkarken, taşıt yolunun sağına veya soluna yanaşırken, şerit değiştirirken, sağa, sola, geriye dönerken, geri giderken ve bunlara benzer hallerde; karayolunu kullananlar için tehlike ve engel yaratmamaları ve manevraları sırasında aşağıdaki esas ve usullere uymaları mecburidir.

A) Araç sürücülerinin işaret verme usul ve esasları;

1) *Dönüşlerde, gidilen veya durulan şeridi değiştirmelerde niyetlerini önceden ve uygun bir zamanda ve mesafede dönüş ışıklarını yakarak veya kol işareti ile açık ve yeterli bir şekilde belirterek işaret vermeleri işaretlerini manevra süresince devam ettirmeleri ve manevra biter bitmez sona erdirmeleri mecburidir.*

2) *İşaret verildiği anda aniden şerit değiştirmek yasaktır.*

3) *İşaret verilmeden önce, iç ve dış aynalardan ve gerekli hallerde sürücünün başını çevirip bakması suretiyle ön, arka ve yanlarda trafik durumu kontrol edilir.*

B) Araç sürücülerinin geri gitme, geri dönüş, duraklanan veya park edilen yerlerden çıkış manevraları,

1) *Geri gitme ve geri dönüşlerde;*

a) *Bağlantı yollarında geri gitmeleri, tek yönlü duraklama veya park manevrası dışında geri gitmeleri, iki aracın emniyetle geçemeyeceği kadar dar olan iki yönlü yol kesimlerinde karşılaşma ve geçiş kolaylığı sağlama dışında geri gitmeleri, daha geniş yollarda geriye giderken manevra dışında şerit değiştirmeleri,*

b) *Trafiği yoğun olan yollarda geriye dönmeleri, yasaktır.*

Uygun durumdaki yollarda geri dönüşleri diğer araçların gelişleri engellenmeden ve yolu kullananlar için tehlike yaratmayacak şekilde en az manevra ile dönülerek yapılır.

Ancak, kamyon, otobüs, çekici, römork veya yarı römorklu bir aracın geri manevrası, sürücünün görüşüne açık alanda emniyetle sağlanamıyor ise, tehlikesizce geriye hareket edebilmeleri ve uyarılmaları için bir gözcü bulundurmaları mecburidir.

2) Duraklanan ve park edilen yerden çıkılırken;

a) Araçlarını ve araçların etrafını kontrol etmeleri,

b) Sakıncalı bir durum olmadığını gördükten sonra araçlarını çalıştırmaları,

c) Işıkla veya kolla, gerekli hallerde her ikisi ile aynı zamanda çıkış işareti vermeleri,

d) Görüş alanları dışında kalan yerler varsa veya araçları kamyon, çekici, otobüs veya römork takılı bir araç ise, tehlikesizce hareket edebilmeleri ve uyarılmaları için bir gözcü bulundurmaları,

e) Yoldan geçen araçlara geçiş kolaylığı sağlayıp, güvenli durumun oluştuğuna emin olduktan sonra manevraya başlamaları ve manevra bitinceye kadar gerekli önlemleri devam ettirmeleri, mecburidir.

C) Kamu hizmeti yolcu taşıtlarının hareketlerinin kolaylaştırılması;

Kamu hizmeti yolcu taşıtlarının duraklara giriş ve çıkışlarını kolaylaştırmak üzere, gerekli hallerde ilerleyen ve bulundukları yerden çıkarak veya şerit değiştirecek olan araç sürücüleri manevralarını geciktirmek zorundadırlar.

Bu zorunluluk, kamu hizmeti yolcu taşıtı sürücülerinin işaret vermiş olmaları şartıyla, duraklara yanaşmalarının veya duraklardan çıkışlarının tamamlanabileceği süreler için uygulanır” şeklindeki hükümlere de dönüş ve manevra esnasında araç sürücülerinin uyması gerekmektedir. Aksi halde, sayılan tüm bu manevraları düzenleyen genel kurallara uymayarak, hatalı manevra nedeniyle bir trafik kazasına sebebiyet veren sürücüler de, KTK m. 84/j hükmünü ihlal etmiş olacaklarından, asli kusurlu sayılacaklardır.

Yukarıdaki maddelerden anlaşılacağı üzere, tek yönlü yollar ile bağlantı yollarında geri gitmenin yasak olduğunu söyleyebiliriz. Bununla birlikte araç sürücüleri, dönüş yapmak istediklerinde, gittikleri veya durdukları şeridi değiştirmek istediklerinde, bu niyetlerini, önceden uygun bir zaman ve mesafede, aracın dönüş lambalarını yakmak suretiyle bildirmek zorundadırlar. İşaret verildiği anda manevraya başlamak veya manevraya başladıktan sonra işaret vermek ise yasaktır. Ayrıca araç sürücülerinin manevraya başlamadan önce, aracın iç ve dış aynalarından, gerekirse başın çevrilip bakılması suretiyle, ön, arka ve yan trafiği kontrol etmeleri gerekmektedir.²²¹

Araç sürücülerinin, duraklama yaptıkları veya park ettikleri yerlerden araçlarını çıkarmadan önce, araç ve çevresini kontrol ederek sakıncalı bir durumun olup olmadığına bakmaları, manevraları düzenleyen genel kurallara ilişkin uymaları gereken bir başka husustur. Araç sahipleri bu tip durumlarda, manevraya başlamadan önce, yoldan geçen araçlara geçiş kolaylığını sağlamakla mükelleftirler. Bunun dışında, kamyon, otobüs ve çekici gibi manevra kabiliyeti az ve büyük araçların ve römork veya yarı römork takılı bir aracın geri manevrası, emniyetli bir şekilde, sürücüsünün görüşüne açık alanda yapılamıyorsa, manevranın kolay yapılabilmesi için bir gözcü bulundurmak gerekmektedir.²²² Tüm bu sayılı manevraları düzenleyen genel kurallara uymayıp, hatalı manevra nedeniyle bir trafik kazasına sebebiyet veren araç sürücüsü, KTK m. 84/j hükmünü ihlal etmiş olacağından, asli kusurlu sayılacaktır.

Yargıtay'ın bir kararında, “*Olaya ilişkin olarak düzenlenen 18.7.2007 tarihli Trafik Kazası Tespit Tutanağında davalı S. Ö.'in ‘manevraları düzenleyen genel şartlara uymama’ ve ‘sola dönüş kuralına riayet etmeme’ nedeniyle asli kusurlu olduğu belirtilmiş, yargılama sırasında alınan 13.8.2008 tarihli bilirkişi raporunda da kaza tespit tutanağındaki kusur dağılımının oluşa uygun olduğu ve iştirak edildiği görüşüyle, davalı S.'in aynı gerekçelerle olayda % 75 oranında asli kusurlu, sigortalı sürücüsünün ‘yakın takip’ nedeniyle % 25 oranında tali kusurlu olduğu, dava dışı 07 plakalı araç sürücüsünün ise kusursuz olduğu belirtilmiştir. Olayın gelişimi genel hatlarıyla kaza tespit tutanağında ve bilirkişi raporunda belirtildiği şekilde olmakla beraber, olay sırasında 34 plaka sayılı sigortalı araç sürücüsünün dava dışı 07 plakalı aracı*

²²¹ Günay, s. 213.

²²² Günay, s. 213.

yakın takip etmekle beraber, dava dışı bu aracı sollamak istediği, süratinin de fazla olduğu ve bu şekilde önünde fren yapmış olan dava dışı araca arkadan çarptıktan sonra, dönüş yaptığı yöndeki sağ şeride geçmiş olan davalı aracıyla da çarpışmış olduğu temyiz dilekçesi ekinde dosyaya sunulmuş olan Gelibolu Cumhuriyet Başsavcılığının 27.7.2007 tarih ve 2007/983 Hz. sayılı takipsizlik evrakı ve eklerinden (ifade tutanaklarından) anlaşılmaktadır. Açıklanan bu olgu karşısında, sigortalı araç sürücüsünün olaydaki kusur oranının değişebileceği anlaşılmaktadır” denilerek, sürücülerin olaydaki kusur oranlarının duraksamaya yer vermeyecek şekilde yeniden tespiti için rapor alınması ve dosyadaki tüm delillerin birlikte değerlendirilip varılacak sonuca göre bir karar verilmesi gerektiği belirtilerek ilk derece mahkemesi kararının bozulması yönünde hüküm kurulmuştur.²²³

Yargıtay Ceza Genel Kurulu’nun bir kararında ise, “... sevk ve idaresindeki çekici ve çekiciye bağlı römork ile tali yoldan ana yola çıkan sanığın, ana yoldan gelen ölen Y.’in aracına geçiş hakkını vermemek suretiyle 2918 sayılı Kanun’un 57/1-b maddesini ve ana yola çıkış sırasında sağa dönerken kara yolunu kullanan ölen için tehlike doğuracak şekilde davranarak aynı Kanun’un 67/1-a maddesini ihlal etmek suretiyle aynı Kanun’un 84. maddesinin birinci fıkrasında sayılan ‘Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama’ ve ‘Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama’ şeklinde iki asli kusuru birden işlemesi ve olayda tamamen kusurlu olup başka birisinin kusurunun bulunmaması karşısında, suçun işleniş biçimine ve sanığın taksire dayalı kusurunun ağırlığına göre TCK’nın 85/1. maddesi uyarınca temel cezanın 5 yıl hapis cezası olarak belirlenmesinin isabetli olduğu, ...” şeklinde hüküm kurulmuştur.²²⁴

Yargıtay Ceza Genel Kurulu’nun bir başka kararında ise, “... kazanın yerleşim yeri içinde taşıt yolunun bitişiğinde bulunan bir parkın yanında meydana geldiği, her iki taşıtın aynı istikamette seyrederken bisikletin sol tarafındaki kamyonu doğru manevra yaptığının düşünüldüğü, bisiklet sürücüsünün dengesini kaybederek veya isteyerek bulunduğu şeridin soluna doğru hatalı manevra yaptığı, bu hareketiyle diğer yol kullananları tehlikeye düşürerek kazaya sebebiyet verdiği ve Karayolları Trafik Kanununun 67. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendinde belirtilen manevra kurallarını ihlal

²²³ Yarg. 17. HD., T. 21.01.2010, E. 2009/5988, K. 2010/221, UYAP.

²²⁴ Yarg. CGK., T. 11.04.2019, E. 2017/272, K. 2019/317, UYAP.

ettiği yine Karayolları Trafik Kanununun 84. maddesinin (j) bendinde belirtilen asli kusurlardan ‘manevraları düzenleyen genel şartlara uymama’ kuralını ihlal ederek kazaya sebebiyet verdiğiinden %70 oranında kusurlu olduğu kanaatine yer verildiği” şeklindeki uzman jandarma trafik bilirkişisi tarafından olay mahallinde yapılan inceleme sonucunda düzenlenen rapor içeriğine itibar edilmiştir.²²⁵

1.1.11. Yerleşim Birimleri Dışındaki Karayolunun Taşıt Yolu Üzerinde, Zorunlu Haller Dışında Park Etme veya Duraklama ve Her Durumda Gerekli Tedbirleri Almama

Karayolları Trafik Kanunu’nun tanımlar başlıklı 3. maddesinde durma, duraklama ve park etme halleri düzenlenmiştir. Karayolları Trafik Yönetmeliği’nde ise 111. maddede durma, 112. maddede duraklama ve 114. maddede park etme durumu hüküm altına alınmıştır.

KTK m. 3’te durma, “Her türlü trafik zorunlulukları nedeni ile aracın durdurulmasıdır” şeklinde düzenlenmiş olup, aynı terim KTY m. 111’de, “Araçların; görevli kişilerce, verilen dur emrinde, sesli, işaretli dur emrinde veya kırmızı ışıklı, işaret levhalarına uyularak veya önündeki araçların durması ve arıza halleri gibi her türlü trafik mecburiyeti nedeni ile durdurulması halleri ‘Durma’dır” şeklinde düzenlenmiştir.

Duraklama ise KTK m. 3’te, “Trafik zorunlulukları dışında araçların, insan indirmek ve bindirmek, eşya yüklemek, boşaltmak veya beklemek amacı ile kısa bir süre için durdurulmasıdır” şeklinde, KTY m. 112’de ise, “Durma halleri dışında yolcu indirip bindirmek, yük yüklemek veya boşaltmak veya beklemek amacı ile araçların kısa süreler içinde durdurulması ‘Duraklama’dır. Duraklama, bekleme amacı ile yapılırsa, bunun süresi en çok 5 dakikadır. Bu sürenin geçirilmesi park etme sayılır” şeklinde düzenlenmiştir.

Son olarak park etme ise KTK m. 3’te, “Araçların, durma ve duraklaması gereken haller dışında bırakılmasıdır” şeklinde ve KTY m. 114’te ise, “Park etme araçların durma ve duraklama halleri dışında, genelde uzun süreli olarak bekletilmek üzere

²²⁵ Yarg. CGK., T. 02.06.2015, E. 2014/817, K. 2015/190, UYAP.

bırakılmasıdır. Aracın çalışır durumda olması veya içinde insan bulunması park etme amacını değiştirmez” şeklinde düzenlenmiştir.

Duraklama ve park etme başlıklı KTK m. 59 hükmü, *“Yerleşim birimleri dışındaki kara yolunda zorunlu haller dışında taşıt yolu üzerinde duraklamak veya park etmek yasaktır”* şeklinde olup, bu kurala riayet etmeyerek, ortada zorunlu bir hal bulunmaksızın, aracını taşıt yolu üzerinde duraklatan veya park eden sürücünün, bir trafik kazasına sebebiyet vermesi halinde, KTK m. 84/k gereği asli kusurlu sayılacağı aşikârdır. Benzer nitelikte KTY m. 113/1’da, *“Zorunlu haller dışında yerleşim yerleri dışındaki karayollarında, taşıt yolu üzerinde, duraklamak yasaktır”* şeklinde ve KTY m. 115/A-13’te, *“Mecburi haller dışında yerleşim yerleri dışındaki karayollarında, taşıt yolu üzerinde, araçların park edilmesi yasaktır”* şeklinde hükümler bulunmaktadır. Bunlarla birlikte, duraklamanın yasak olduğu yerler başlıklı KTK m. 60/d’de, *“Taşıt yolu üzerinde, kavşaklar, tüneller, rampalar, köprüler ve bağlantı yollarında ve buralara yerleşim birimleri dışında yüz metre mesafede duraklama yasaktır”* şeklinde ve benzer nitelikte KTY m. 113/d’de, *“Taşıt yolu üzerinde, kavşaklar, tüneller, köprüler ve bağlantı yollarında ve buralara, yerleşim birimleri dışında 100 metre mesafede duraklamak yasaktır”* şeklinde hükümler bulunmaktadır. Ayrıca yerleşim birimi dışında, taşıt yolu üzerinde duraklamanın yasak olduğu yerlere ilişkin, KTK m. 60/h, *“İşaret levhalarına, yaklaşım yönünde ve park izni verilen yerler dışında; yerleşim birimi dışında yüz metre mesafede duraklamak yasaktır”* şeklindeki ve benzer nitelikte KTY m. 113/h, *“İşaret levhalarına, yaklaşım yönünde ve park izni verilen yerler dışında; yerleşim birimi dışında 100 metre mesafede duraklamak yasaktır”* şeklindeki kurallar hüküm altına alınmıştır.

Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, yukarıda sayılı tüm duraklama ve park etme kurallarına, ortada zorunlu bir halin bulunmamasına rağmen uymayarak, hatalı duraklama veya park etme sonucunu doğuran araç sürücüsü, bu durum nedeniyle bir trafik kazasına sebebiyet verirse, KTK m. 84/k gereği, meydana gelen trafik kazasında asli kusurlu sayılacaktır.

Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, yükleme, boşaltma, indirme, bindirme yapma ve arızalanma gibi zorunlu hallerde park etme veya duraklama yapılabileceği yukarıdaki maddelerden anlaşılmaktadır. Ancak bu zorunlu haller kapsamında park etme veya duraklama yapıldığı esnada, gerekli tedbirlerin alınması için

birtakım kurallar bulunmaktadır. Yerleşim birimleri dışında, arıza hallerde durma ve park etmede alınacak tedbirler başlıklı KTY m. 116 hükmü, “*Teknik arıza, kayma, yolda ani olarak meydana gelen bir bozukluk veya heyelan, yükün kayması ve düşmesi ve benzeri gibi mecburi hallerin yerleşim birimleri dışındaki karayolunda taşıt yolu üzerinde meydana geldiği takdirde, araç sürücüleri, bütün imkânları elverdiği ölçüde kullanarak hareket ettirme, itme ve benzeri şekil ve surette, araçlarını karayolu dışına, bu mümkün olmaz ise, bankette, bu da mümkün değilse taşıt yolunun en sağına almak ve her durumda yol, hava ve trafik şartları ile gece ve gündüz olmasına göre, gerekli güvenlik ve uyarı tedbirlerini derhal alıp uygulamakla yükümlüdürler*” şeklindedir.

KTY m. 117’de ise duraklamada alınacak önlemler, “*Duraklamalarda;*

a) *Duraklama için en uygun yerin seçilmesi, bulunulan şeritte en az yer işgal edilmesi, varsa banketlerden yararlanılması,*

b) *Duraklama amacı uzun süre beklemeyi gerektiriyorsa, motorun durdurulması, uygun vites takılması, el freni ile tespit edilmesi, gerekli hallerde park ışıklarının yakılması, yolun eğimi gerektiriyorsa, uygun tekerleklerle uygun yönde takoz konulması,*

c) *Diğer araçların geçişini ve yayaların yürümesini zorlaştırmayacak, yüklerin boşaltılması veya yüklenmesi sırasında başkalarına zarar vermeyecek, karayolu yapısını bozmayacak ve kirlitmeyecek şekilde tedbirler alınması mecburidir*” şeklinde hüküm altına alınmıştır.

Son olarak park etmede alınacak tedbirlere ilişkin hükümler, KTY m. 118’de, “*Araçların park edilmesinde aşağıdaki esaslar uygulanır;*

a) *El freni ile tespit edilir.*

b) *Motor durdurulur, eğimli yollarda inişte geri, yokuşta birinci vites takılır ve ön tekerlekler sağa çevrilir.*

c) *Eğimli yoldaki araç; kamyon, çekici veya otobüs ise, her iki arka tekerleğinin, ayrıca römorkların ve birden fazla ise, her bir römorkun arka tekerleklerinin inişte ön, çıkışta arka taraflarına niteliklere uygun takoz konulur.*

d) *Aracın terk edilmesi halinde; camlar kapatılarak, kapılar kilitlenir*” şeklinde düzenlenmiştir.

Durma, duraklama ve park etme halinde alınacak tedbirlere ilişkin kurallar incelendiğinde, duraklama yapmak istenildiğinde, öncelikle uygun bir yer seçmenin gerekli olduğunu, sonrasında bulunulan şeritte mümkün olan en az şekilde yer işgal edilmesi gerektiğini ve varsa banketten yararlanmak suretiyle tedbir almanın zorunlu olduğunu söyleyebiliriz. Park etme halinde alınması gereken zorunlu tedbirler ise, el frenini çekmek, motoru durdurmak, aracı uygun vitesle almak ve aracın terk edilmesi durumunda camların kapatılıp kapıların kilitlenmesi olarak sıralanabilir. Eğimli bir yolda, kamyon, otobüs ve çekici gibi araçların park edilmesi durumunda bu araçların her iki arka tekerleğinin inişte önüne, çıkışta arkasına takoz koymak, alınması gerekli diğer tedbirlerden biridir. Alınması gerekli tedbirlere ilişkin kurallardan bir diğeri ise, duraklama amacının uzun bir süre beklemeyi gerektirmesi halinde, aracın motorunun durdurulması, aracın uygun bir vitesle alınması, el freniyle tespit edilmesi, gerekli hallerde park ışıklarının yakılması ve yol eğimli ise aracın arka tekerleklerine takoz konulması şeklinde belirtilebilir.²²⁶

Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, yukarıda sayılı tüm duraklama ve park etme durumlarında gerekli tedbirleri almayarak, hatalı duraklama veya park etme sonucunu doğuran araç sürücüsü, bu durum nedeniyle bir trafik kazasına sebebiyet verirse, KTK m. 84/k gereği, meydana gelen trafik kazasında asli kusurlu sayılacaktır.

Yargıtay bir kararında, sanığın kullandığı kamyonetin Ankara-Çubuk karayolunda, havalimanı yönünde üç şeritli yolun sağ şeridinde ve sanığın aracın içindeyken dörtlülerini yakıp duraklamakta olduğu esnada; aynı yönden gelen ve ölenin kullandığı otomobilin kamyonete arkadan çarpması ve iki kişinin ölümü ile bir kişinin yaralanması ile sonuçlanan olayda, trafik kazası tespit tutanağında; *“Ankara ilinden Çubuk ilçesi istikametine seyir halinde olan ölen M. D. yönetimindeki aracın Ankara-Çubuk yolunun 3,8. km’sine geldiğinde yolun sağ şeridinde duraklamış olarak bekleyen sanığın aracına arkadan çarpması sonucu kazanın meydana geldiği, bu kazada ölen M.D.’nin asli kusurlardan ‘arkadan çarpma’ sanığın ise yine asli kusurlardan ‘yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde zorunlu haller dışında park etme veya duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama’ kuralını ihlal ettiği”* şeklinde

²²⁶ Günay, s. 198.

bilgiye yer verilmesine rağmen, ilk derece mahkemesince, emekli trafik uzmanı bilirkişiden alınan; “2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun tanımlar maddesinde duraklamanın; trafik zorunlulukları dışında araçların insan indirmek ve bindirmek, eşya yüklemek boşaltmak veya beklemek amacıyla kısa süre için durdurulması olarak tarif edildiği, aynı kanunun 59. maddesinde yerleşim birimleri dışındaki karayolunda zorunlu haller dışında taşıt yolu üzerinde duraklamak veya park etmenin yasak olduğunun belirtildiği, 60. maddesinde ise, duraklamanın yasak olduğu yerlerin açıklandığı, bu durumda sanığın kullandığı kamyonetin durakladığı yerde belirtilen yasakların hiçbirinin bulunmadığı, sanığa olayın meydana geldiği yerde duraklamasından dolayı kusur izafe edilemeyeceği, arka istikametten gelerek arkadan çarpan müteveffa sürücünün otomobilinden korunma ya da olayı önleme imkânının bulunmadığı, müteveffa sürücünün ise seyrettiği yolun refüjle bölünmüş tek istikametli ve 12,70 metre genişlikte olduğunu düşünerek, yolda seyreden diğer araçları da dikkate alarak süratini tehlikeli bir durumun oluşması halinde en kısa mesafede aracını durdurabileceği asgari hıza düşürmesi, yolu kontrol edip dikkatini yola vermesi, önünde ve sağında duraklamış olarak bekleyen sanığın aracını gördüğünde yolun boş olan sol tarafına girmesi gerekirken bu tedbirlere dikkat etmeden sanığın aracına çarpmasıyla 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 84. maddesinin d bendinde belirlenen trafik kuralını ihlal edip aşırı derecede dikkatsizlik ve tedbirsizlikte bulunduğu ve olayda tamamen kusurlu olduğu, dosyadaki trafik kazası tespit tutanağını düzenleyen bilirkişilerin kanaatine iştirak edilmediği, zira raporun Karayolları Trafik Kanunu’nun 60. madde hükümleri dikkate alınmadan sadece 59. maddesi esas alınmak suretiyle düzenlendiği kanaatinin açıklandığı” şeklindeki rapora itibar edilerek sanık hakkında verilen beraat kararına direnilmesi durumunda yaptığı incelemede, “Olay tarihinde saat 16.30-17.00 sıralarında sanığın sevk ve idaresindeki kamyonetle Ankara-Çubuk karayolunda seyir halindeyken Ankara Bulvarı’na geldiğinde, araçta bulunan kurye Y. B. ’nin kargoyu bırakacakları yeri sormak üzere yolun karşısındaki büfeye gittiği sırada gidiş ve geliş yönünün refüj ile ayrıldığı, zemini kuru olan üç şeritli asfalt yolun en sağ şeridinde kamyonetinin motoru çalışır vaziyette iken el frenini çekip dörtlü flaşörlerini de yakarak duraklama yaptıktan kısa bir süre sonra, arkadan gelen M. D. ’nin sevk ve idaresindeki otomobilin sanığın aracına arkadan çarptığı, otomobilde bulunan M. D. ve A. İ. D. ’nin öldüğü, aynı araçta bulunan K. D. ’nin yaralandığı olayda, ölen M. D. ’nin Karayolları Trafik Kanununun 84.

maddesinin (d) bendinde belirtilen ‘arkadan çarpma’ kuralını ihlal etmesi, aracının hızını trafik akışına uydurmamak suretiyle dikkatsiz ve tedbirsiz davranması nedeniyle asli kusurlu olduğu, sanığın da; kısa süreliğine adres sorulup yola devam edilmesinin trafikte zorunlu hal olarak nitelendirilemeyeceği gözetildiğinde, aynı kanunun 59. maddesine göre; yerleşim birimleri dışındaki karayolunda yasak olan yerde duraklaması, trafiğin aktığı asfalt kaplama yolun dışındaki toprak kısımda duraklama imkanı varken üç şeritli karayolunun bir şeridini işgal etmesi, duraklanan yerin yerleşim birimleri dışında bulunması nedeniyle anılan kanunun 60. maddesinin somut olayda uygulama imkânının olmadığı, dolayısıyla kazanın ve bunun sonucunda ölüm ile yaralanmanın meydana gelmesinde ölenle birlikte kusurlu olduğu ve kaza tespit tutanağının oluşa uygun bulunduğu gözetilmeden, mahkumiyeti yerine beraatına karar verilmesinde isabet bulunmamaktadır” şeklinde değerlendirme yaparak, ilk derece mahkemesinin direnme kararının bozulmasına yönelik hüküm kurmuştur.²²⁷

1.1.12. Park İçin Ayrılmış Yerlerde veya Taşıt Yolu Dışında

Kurallara Uygun Olarak Park Edilmiş Araçlara Çarpma

Park yeri, tanımlar başlıklı KTK m. 3’te ve benzer şekilde KTY m. 3’te, “Araçların park etmesi için kullanılan açık veya kapalı alandır” şeklinde düzenlenmiştir. Aynı maddede bu tanıma ek olarak, karayolu üzeri park yeri, “Taşıt yolundaki veya buna bitişik alanlardaki park yeridir” şeklinde ve karayolu dışı park yeri, “Karayolu sınır çizgisi dışında olan ve bir geçiş yolu veya servis yolu ile taşıt yoluna bağlanan park yeridir” şeklinde belirtilmiştir.

Günümüzde araç sahipleri, araçlarını, güvenli bir şekilde park edebilmek için, bu işe özgülenmiş olan otoparkları kullanmaktadırlar. Otopark Yönetmeliği’nde²²⁸, araçların park edilebileceği yerlere ilişkin, açık otopark, ada içi otoparkı, bina otoparkları, bölge otoparkları ve genel otoparklar, park et-devam et otoparkı, yeraltı otoparkı ve yol üstü araç park yeri tanımlamalarına yer verilmiştir. Buna göre, açık otopark, “Tabii veya tesviye edilmiş zemin üzerine yapılan, zemini su geçirimli malzeme ile kaplanan, üzeri fotovoltaik paneller de içerebilen sundurma benzeri yapılar ile kapatılabilen araç park yerlerini ve otopark hizmetinin yürütülebilmesi için zorunlu olan 1 katı ve 6 m²’yi

²²⁷ Yarg. CGK., T. 24.03.2015, E. 2014/804, K. 2015/70, UYAP.

²²⁸ 24408 Mevzuat Numaralı Otopark Yönetmeliği, RG. 22.02.2018, S. 30340.

geçmeyen yönetim/güvenlik birimini içeren otoparklar” şeklinde, ada içi otoparkı, “Elverişli imar adalarında, gerektiğinde binaların arka bahçeleri de kullanılarak ada içlerinde, imar planlarında düzenleme yapılmak suretiyle ilgili parsellerin ortak kullanımına yönelik düzenlenen otoparklar” şeklinde, bina otoparkları, “Bir binayı çeşitli amaçlar için kullanan özel ve tüzel kişilere ait ulaşım ve taşıma araçları için bu binanın içinde veya bu binanın oturduğu parselde açık veya kapalı olarak düzenlenen otoparklar” şeklinde, bölge otoparkları ve genel otoparklar, “Bir şehir veya bölgenin mevcut ve gelecekteki şartları ile ihtiyaçları göz önünde bulundurularak imar planları ile düzenlenen ihtiyaca göre açık, kapalı ya da katlı olarak belediyeler veya diğer kamu kuruluşları ve özel kişiler tarafından yapılan ve işletilen otoparklar” şeklinde, park etdevam et otoparkı, “Ana toplu taşıma istasyonu, durak ya da aktarma noktalarına, idaresince belirlenecek yürüme mesafesinde düzenlenen genel otopark alanları” şeklinde, yeraltı otoparkı, “Yol, meydan, yeşil saha, parklar ile kamu kurum ve kuruluşlarına ait veya tahsisli taşınmazların bahçelerinin, tamamen tabii zemin veya tesviye zeminin altında kalmak üzere, uygulama imar planı kararı ile belirlenmek ve mevcut ağaç dokusu ve zemin yapısı dikkate alınarak, ağaçlandırma ve bitkilendirme için yeterli derinlikte toprak örtüsü bırakılmak, mevcut dokuya zarar vermemek ve ilgili standartları sağlamak şartı ile yapılan kapalı otoparklar” şeklinde ve son olarak yol üstü araç park yeri, “Cadde ve sokak üzerinde, yaya kaldırımından ayrılmış cepte, yolun sağ tarafında veya refüjde yol standartlarına uygun şekilde yatay ve düşey işaretlemeler ile ayrılmış, kullanım süresi görülebilecek şekilde belirtilen, kullanım şartlarına ilişkin diğer hususlar idaresince belirlenen, motorlu veya motorsuz araçların park edebileceği alan” şeklinde ifade edilmiştir.

Araç sürücülerinin, yukarıda belirtilen yerlerde araçlarını park etmeleri halinde, bir başka araç sürücüsünün, park halindeki bu araca çarpması durumunda bu araç sürücüsü, KTK m. 84/1 gereği asli kusurlu sayılacaktır. Ayrıca, yukarıda sayılanlar dışında, park için ayrılmış bir yer olmasa bile, “*park etmek yasaktır*” tabelasının bulunmadığı bir kamu yolunda, kaldırımın, yaya yolunun ve engelli yolunun kapatılmaması, bina giriş-çıkışlarının, otopark giriş-çıkışlarının doğrudan engellenmemesi ve diğer araçların geçişini zorlaştıracak bir durumun yaratılmaması koşullarıyla, KTY m. 118’de sayılı park etmede alınacak tedbirlere riayet edilerek,

usulüne uygun bir şekilde park edilmiş bir araca çarpan sürücü, yine KTK m. 84/1 gereği asli kusurlu sayılacaktır.

Araç sürücülerinin, yukarıda sayılı haller dışında, KTK m. 61’de, “*Taşıt yolu üzerinde;*

- a) *Duraklamanın yasaklandığı yerlerde,*
 - b) *Park etmenin trafik işaretleri ile yasaklandığı yerlerde,*
 - c) *Geçiş yolları önünde veya üzerinde,*
 - d) *Belirlenmiş yangın musluklarına her iki yönden beş metrelik mesafe içinde,*
 - e) *Kamu hizmeti yapan yolcu taşıtlarının duraklarını belirten levhalara iki yönden on beş metrelik mesafe içinde,*
 - f) *Üç veya daha fazla ayrı taşıt yolu olan karayolunda ortadaki taşıt yolunda,*
 - g) *Kurallara uygun şekilde park etmiş araçların çıkmasına engel olacak yerlerde,*
 - h) *Geçiş üstünlüğü olan araçların giriş ve çıkışının yapıldığının belirlendiği işaret levhasından on beş metre mesafe içinde,*
 - i) *İşaret levhalarında park etme izni verilen süre veya zamanın dışında,*
 - j) *Kamunun faydalandığı ve yönetmelikte belirtilen yerlerin giriş ve çıkış kapılarının her iki yönde beş metrelik mesafe içinde,*
 - k) *Park için yer ayrılmamış veya trafik işaretleri ile belirtilmemiş alt geçit, üst geçit, üst geçit ve köprüler üzerinde veya bunlara on metrelik mesafe içinde,*
 - l) *Park etmek için tespit edilen süre ve şeklin dışında,*
 - m) *Belirli kişi, kurum ve kuruluşlara ait araçlara, yönetmelikteki esaslara göre ayrılmış ve bir işaret levhası ile belirlenmiş park yerlerinde,*
 - n) *Ayrıca yönetmelikte belirtilen haller dışında yaya yollarda,*
 - o) *Engellilerin araçları için ayrılmış park yerlerinde park etmek yasaktır”*
- şeklinde belirtilen, park etmenin yasak olduğu yerler ve hallerde araçlarını park etmeleri

halinde, bir başka araç sürücüsünün, bu şekilde park etmiş bir araca çarpması durumunda, KTK m. 84/1 hükmü uygulanma alanı bulamayacaktır.

Park etmenin yasak olduğu yer ve haller, benzer şekilde KTY m. 115'te, "Araçların, aşağıda gösterilen yerlerde ve hallerde taşıt yolu üzerinde park edilmesi yasaktır.

A) Park etmenin yasak olduğu yerler,

1) Duraklamanın yasak olduğu yerlerde,

2) Park etmenin trafik işareti ile yasaklandığı yerlerde,

3) Geçiş yolları önünde ve üzerinde,

4) Belirlenmiş yangın musluklarına her iki yönden 5 metrelik mesafe içinde,

5) Kamu hizmeti yapan yolcu taşıtlarının duraklarını belirten levhalara her iki yönden 15 metre mesafe içinde,

6) Üç veya daha fazla taşıt yolu olan karayolunda ortadaki taşıt yolunda ve üç veya daha fazla şeritli yollarda, aksine bir işaret bulunmadıkça gidiş yönüne ayrılmış en sağ şerit dışındaki şeritlerde,

7) Kurallara uygun olarak park etmiş araçların çıkışına engel olacak şekil ve yerlerde,

8) Geçiş üstünlüğü olan araçların gidiş ve çıkışlarının yapıldığı yerleri belirten işaret levhalarına 15 metrelik mesafe içinde,

9) Kamunun faydalandığı;

a) Herkesin araçları ile girip çıkabildiği park, bahçe, garaj, sinema ve benzeri her çeşit tesisin,

b) Fabrika, atölye, iş hanı ve benzeri işyerlerinin,

c) Okul, hastane ve benzerlerinin giriş çıkış kapılarının her iki yönünden 5 metrelik mesafe içinde,

10) Park için yer ayrılmamış veya trafik işaretleri ile belirlenmemiş alt ve üst geçitler ile köprüler üzerinde veya bunlara 10 metrelik mesafe içinde,

11) Belirli kişi, kurum ve kuruluşlara ait araçlara trafik komisyonları kararları ile ayrılmış ve bir işaretle belirlenmiş bulunan park yerlerinde (izin verilen araçlar hariç),

12) Yayaların geçişine engel olmayacak şekilde ayrılmış, işaretlerle belirlenmiş ve il ve ilçe trafik komisyonunca karara bağlanmış olmak şartıyla, geniş ve uygun durumdaki yaya yollarında bulunan park yerleri dışındaki yaya yollarında,

13) Mecburi haller dışında yerleşim yerleri dışındaki karayollarında, taşıt yolu üzerinde,

14) Engellilerin araçları için ayrılmış park yerlerinde,

B) Park etmenin yasak olduğu haller;

1) İşaret levhalarında gösterilen park etme süresi veya zamanı dışında,

2) Park etme için ayrılmış olan yerlerde belirlenmiş şekle aykırı olarak veya süre dışında,

3) Belirli süreler için ücret ödenerek park etme izni verilen ve bu amaçla özel cihaz bulunduran yerlerde ücret ödmeden park etme halinde veya süresi dışında” şeklinde düzenlenmiştir.

Park etmenin yasak olduğu yer ve hallerle ilgili KTK m. 61 ve KTY m. 115’te, duraklamanın yasaklandığı yerlerde de park etmenin yasak olduğu belirtildiğinden, ayrıca duraklamanın yasak olduğu yerlerin belirtilmesi gerekmektedir. KTK m. 60’ta, “Taşıt yolu üzerinde;

a) Duraklamanın yasaklandığının bir trafik işareti ile belirtilmiş olduğu yerlerde,

b) Sol şeritte, (raylı sistemin bulunduğu yollar hariç),

c) Yaya ve okul geçitleri ile diğer geçitlerde,

d) Kavşaklar, tüneller, rampalar, köprüler ve bağlantı yollarında ve buralara, yerleşim birimleri içinde beş metre ve yerleşim birimleri dışında yüz metre mesafede,

- e) Görüşün yeterli olmadığı tepelere yakın yerlerde ve dönemeçlerde,
- f) Otobüs, tramvay ve taksi duraklarında,
- g) Duraklayan veya park edilen araçların yanında,
- h) İşaret levhalarına, yaklaşım yönünde ve park izni verilen yerler dışında; yerleşim birimi içinde on beş metre ve yerleşim birimi dışında yüz metre mesafede duraklamak yasaktır” şeklinde ve benzer nitelikte KTY m. 113’te, “Taşıt yolu üzerinde;
- a) Duraklamanın yasaklandığının bir trafik işareti ile belirtilmiş olduğu yerlerde,
- b) Sol şeritte (raylı sistemin bulunduğu yollar hariç),
- c) Yaya ve okul geçitleri ile diğer geçitlerde,
- d) Kavşaklar, tüneller, köprüler ve bağlantı yollarında ve buralara, yerleşim birimleri içinde 5 metre ve yerleşim birimleri dışında 100 metre mesafede,
- e) Görüşün yeterli olmadığı tepe üstlerine yakın yerlerde ve dönemeçlerde,
- f) Otobüs, tramvay ve taksi duraklarında (duraklamaya izin verilen taşıtın dışındakiler için),
- g) Duraklayan veya park edilen araçların yol tarafındaki yanında,
- h) İşaret levhalarına, yaklaşım yönünde ve park izni verilen yerler dışında; yerleşim birimi içinde 15 metre ve yerleşim birimi dışında 100 metre mesafede,
- ı) Zorunlu haller dışında yerleşim yerleri dışındaki karayollarında, taşıt yolu üzerinde duraklamak yasaktır” şeklinde duraklamanın yasak olduğu yerler belirtilmiştir.

Yukarıda sayılanlarla birlikte, KTK m. 62’de, “Yerleşim birimleri içindeki karayolunda, bir trafik işaretiyle izin verilmedikçe ve yükleme, boşaltma, indirme, bindirme, arızalanma gibi zorunlu nedenler dışında kamyon, otobüs ve bunların katarları, lastik tekerlekli traktörler ile her türlü iş makinelerinin park edilmesi yasaktır” şeklinde karayolu üzerinde park etme izni verilmeyen araçlar belirtilmiştir. Yerleşim birimleri içindeki karayollarında park edemeyecek araçlar, benzer şekilde KTY m. 124’te, “Bir trafik işareti ile izin verilmiş olması, duraklama ve arızalanma halleri dışında, yerleşim birimleri içindeki karayollarında; kamyon, çekici, otobüs veya bunların

römorkları, lastik tekerlekli traktörler ile her türlü iş makinelerinin bulundurulmaları ve park edilmeleri yasaktır. Bu yasağa rağmen, yerleşim birimleri içindeki karayollarında park edilmiş bu tür araçlar yetkililerce kaldırılır. Köy, kasaba gibi küçük yerleşim birimleri bu hükmün dışındadır” şeklinde düzenlenmiştir.

Yukarıda yapılan açıklamalar, ilgili KTK ve KTY hükümleri ışığında, duraklamanın ve park etmenin yasak olduğu yerler ve haller haricinde, araçların, park etmek için özgülenmiş yerlerde veya taşıt yolu dışında, park etme halinde alınacak tedbirlere uygun olarak, usulüne uygun bir biçimde park edilmeleri halinde, bir başka araç sürücüsünün, bu şekilde park etmiş bir araca çarpması durumunda, bu araç sürücüsü, KTK m. 84/1 hükmünü ihlal etmiş olacağından asli kusurlu sayılacaktır.

Yargıtay bir kararında, park etmek yasaktır trafik işaret levhasının bulunduğu bir yolda, park eden bir araca çarpan motosiklet sürücüsünün ölümüyle sonuçlanan olayda, yerel mahkemece trafik kazası tespit tutanağında, “... ölen D. K. ’nın 48 plaka sayılı motosikletiyle Çatalarık istikametinden Çalış istikametine doğru seyir hâlinde olduğu sırada Ahmet Gazi Caddesi üzerindeki sanık İ. G. ’in park hâlinde olan 48 plakalı kamyonetinin arka sağ tampon kısmına çarpması sonucunda trafik kazasının meydana geldiği, kazanın oluşumunda ölenin, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 84. maddesinde sayılan ‘arkadan çarpma’ kuralını ihlâl etmesi nedenleriyle asli kusurlu; sanığın ise aynı Kanun’un 61/1-b maddesinde sayılan ‘Park etmenin trafik işareti ile yasaklandığı yerlerde park etmek’ kuralını ihlal etmesi nedeniyle tali kusurlu olduğu, kaza mahallinin 13 metre ilerisinde park yasağını gösteren trafik işaret levhasının bulunduğu,...” belirtildiği şekliyle tali kusurlu sanık hakkında verilen cezanın, “Dosya kapsamı ile uyumlu olduğu görülen trafik kaza tespit tutanağı ve kovuşturma aşamasında yapılan keşif sonrasında düzenlenen bilirkişi raporunda belirtildiği üzere, ölenin, alkollü olarak araç kullanmak, hızını gerekli şartlara uydurmamak ve kavşaklara yaklaşırken hızını azaltmamak suretiyle dikkatsiz ve tedbirsiz davranması neticesinde direksiyon hakimiyetini kaybederek sanığın cadde kenarına park ettiği araca arkadan çarpması nedeniyle asli kusurlu olduğu anlaşılmaktadır.

Kazanın meydana gelmesinde sanığın kusurunun olup olmadığının belirlenmesine gelince; her ne kadar sanığın aracını park ettiği kaza mahallinin 13 metre ilerisinde park yasağını gösteren trafik işaret levhası bulunmakta ise de, olay yeri keşfi, keşfe dayalı

olarak bilirkişi tarafından tanzim olunan rapor ile mahal durumunu gösteren fotoğraflara göre, sanığın aracını nizami bir şekilde park etmesi, yol genişliği ve çarpma noktası dikkate alındığında park hâlinde bulunan aracın trafik akış ve güvenliğini olumsuz şekilde etkileyecek nitelikte olmaması ve ölenin, kullandığı motosikletin direksiyon hâkimiyetini kaybederek sanığın park hâlindeki aracına arkadan çarpması hususları dikkate alındığında, kazanın meydana gelmesinde sanığın bir etkisinin ve kusurunun bulunmadığının kabulü gerekmektedir. Bu itibarla sanığın beraatı yerine mahkûmiyetine karar verilmesi isabetsiz olup Yerel Mahkeme direnme kararına konu hükmünün bozulmasına karar verilmelidir” şeklindeki gerekçeyle bozulmasına yönelik karar vermiştir.²²⁹ İlgili Yargıtay kararında görüldüğü üzere, her ne kadar sanık aracını, park için ayrılmış bir yerde kurallara uygun olarak park etmemiş olsa bile, kendisinin de birtakım trafik kurallarına aykırı araç sürmesi sebebiyle, hatalı olarak park edilmiş bu araca çarpan araç sürücüsü, asli kusurlu sayılmıştır.

2. KUSUR TESPİTİ

2.1. GENEL OLARAK

Trafik kazasına karışan sürücülerin, hukuki ve cezai sorumlulukları söz konusu olduğunda, kusurlarının tespiti önem arz etmektedir. Bu minvalde, sürücülerin tedbirsizliği, dikkatsizliği, kanun ve yönetmeliklere aykırı hareketleri, acemiliklerinin bulunup bulunmadığı; yayaların trafik kazasının meydana gelmesindeki etkileri; araçtaki kusur, üretim hataları, ihmal ve bakımsızlığın trafik kazasının oluşumuna etkisi; karayolunun yapısının trafik kazasına etkisi ve hava durumunun trafik kazasına neden olmadaki faktörü, kusurun tespit edilmesi esnasında incelenmesi gerekli olan hususlardır.

Kusur kavramı belirsiz, bir başka ifadeyle tanımlanmamış bir hukuki kavram olarak kabul edilmiştir. Bununla birlikte kusur kavramı içerisinde yer alan ve kusurun açıklanmasına yardımcı olan özen, öngörebilme, ağır kusur ve hafif kusur gibi kavramların da belirsiz nitelikte olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla kusurun derecesinin tespit edilmesinin, nitelikle alakalı olmaktan çok nicelikle alakalı olduğu ve genelde bir takdir işinden ibaret sayıldığı vurgulanmıştır. Somut bir olayda bir davranışın, kusurlu olup olmadığının belirlenebilmesi için mevcut olguların, olayla ilgili kural, bilgi ve

²²⁹ Yarg. CGK., T. 20.04.2021, E. 2017/538, K. 2021/159, UYAP.

düşünceler esas alınarak nitelendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bunun nedeni olarak ise belirsiz bir kavram olan kusurun, bu şekilde bir işlem sonucunda ortaya çıkarak somutlaşacağı düşüncesi yer almaktadır. Bununla birlikte, bahsedilen nitelendirme eyleminin, zihinsel bir eylem olduğuna; bir başka deyişle, somut bir olgunun, soyut bir kurala, bilgiye ve düşünceye uygulanması neticesinde soruna çözüm getirme, yargıya varma, düşünce ve muhakeme etme olayı olduğuna değinilmiştir. Sonuç olarak ise nitelendirme olayının, yargısal bir faaliyet ve hukuk sorunu olduğu kabul edilmiştir. Bu nedenle nitelendirme işleminin, tamamıyla hâkimlere ait bir görev olduğu ifade edilmiştir.²³⁰

Ölümlü ya da ağır yaralanmalı trafik kazalarında kusurun tespiti ve derecesi, bilirkişinin katılımıyla olay yerinde keşif yapmak suretiyle; olay yerinin nitelikleri, fail, mağdur veya ölenlerin bulundukları yerler, sürücünün seyrettiği yön gibi hususlar tespit edilip, kroki ile belirlendikten sonra kusura etki eden tüm faktörler dikkate alınarak hazırlanacak rapora göre belirlenecektir.²³¹ Bu sayılanlara ek olarak, öncelikle trafik kazasının ne zaman, nerede ve ne şekilde meydana geldiği hususlarının iyice araştırılması gerekmektedir. Bununla birlikte, kaza ile ilgili kaza tespit tutanağı, olay yeri tespit veya görgü tespit tutanağı, mobese kameraları ile çekilen fotoğraflar, krokiler, kaza ile ilgili Cumhuriyet Savcılığı veya ilgili kollukta alınan mağdur, şüpheli ve tanık ifadeleri, delil tespiti gibi kaza ile ilgili tüm kayıt ve belgeler, kaza yerinin açık adresi, kaza saati ve tarihi ile ilgili tüm bilgilerin somut, net ve açık bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir.²³²

2.2. CEZA YARGILAMASINDA KUSUR TESPİTİ

Ceza yargılamasında kusur, bir trafik kazasının meydana gelmesinde mevcut olup olmadığının tespitinde ve bir takdiri hafifletici sebep olarak, kusur derecesinin dikkate alınıp alınmamasında rol oynarken, 765 sayılı mülga Türk Ceza Kanunu'nun²³³ 455 ve 459. maddelerine, 1964 yılında 501 sayılı Kanun ile “...Yukardaki fıkralarda beyan olunan cezalar, kusurun derecesine göre sekizde birine kadar indirilebilir” hükmü eklenmiştir. Bu madde ile kusurun derecesine göre cezanın sekizde birine kadar

²³⁰ Ümit Naci Gündoğmuş, Ömer Kurtas, H. Boz, Ümit Biçer, Başar Çolak, “Kusur ve Kusur Oranlarının Belirlenmesinde Bilirkişilerin Fonksiyonu”, *Adli Bilimler Dergisi*, C. 1, S. 1, (Eylül 2002), s. 65.

²³¹ Günay, s. 44.

²³² Filiz Berberoğlu Yenipınar, *Trafik Kazalarında Kusur ve Bilirkişi Rapor Örnekleri*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021, s. 18.

²³³ 765 sayılı Türk Ceza Kanunu (Mülga), T. 01.03.1926, RG. 13.03.1926, S. 320.

indirilebilmesi hususunda, hâkime bir takdir hakkının tanındığı anlaşılmaktadır. Bu değişiklikteki amaç, kanun koyucunun, kusurun hafif olması durumunda cezanın da hafif olmasını adaletin bir gereği sayarak, kusurun hafifliğine göre cezayı indirmek yetkisini hâkimlere tanımak istemesidir.²³⁴ Dolayısıyla kusurun sekize bölünerek derecesinin tayin edilmesinin şart olmadığı gibi, kusurun derecesinin otomatik ve matematiksel olarak cezanın indirilmesi için de bir sebep teşkil etmediği ifade edilmiştir. Bu sebeple cezanın sekizde birine kadar indirilebilmesi hususunun, olayın özelliklerine ve failin kişiliğine göre hâkim tarafından takdir edileceği belirtilmiştir.²³⁵

765 sayılı TCK'na eklenen hüküm ile her ne kadar hâkime sadece sekizde birden aşağı düşmemek şartıyla cezayı indirmek hususunda bir takdir yetkisi sağlanması amaçlanmış ise de, Yargıtay'ın görüşü sonucu, kusurun faillere ait değil de olaya aitmiş gibi düşünüldüğü ve birim olarak kusurun, olaya karışan failler arasında bölüştürüldüğü şeklinde hatalı bir uygulama ortaya çıktığı belirtilmiştir.²³⁶

765 sayılı TCK'na eklenen hüküm ile ilgili Yargıtay uygulamasına göre, kusur oranlarının toplamının hiçbir şekilde 8/8 oranı geçemeyeceği belirtilmiştir. Gerçekten de *Yargıtay 9. CD. 20.03.1987-313/1739* sayılı kararında, “Ölüm ve yaralanma olayının tarafların müterafik kusurundan meydana geldiği, toplam kusurun 8/8 üzerinden değerlendirilmesi gerektiği” ve bir başka örnek olarak yine *Yargıtay 9. CD. 02.12.1986-5114/7088* sayılı kararında da, “Dava konusu olay sanık ile ölenin müterafik kusurlarından neşet etmiş bulunmasına göre, kusur paylaştırmasının 8/8 oranını aşmayacak şekilde yapılması gerekirken, bu hususu kaale almayan sanığa 8/8, öleni de 4/8 oranında kusurlar atfeden Adli Tıp İhtisas Dairesi raporuna istinaden hüküm tesisi” şeklinde hükümler kurulduğu anlaşılmaktadır.²³⁷

Yargıtay'ın, yukarıda belirtilen kararları doğrultusunda, 765 sayılı TCK'na eklenen hükmün uygulanmasına ilişkin görüşünün, bilirkişiler tarafından da benimsendiği ifade edilmektedir. Bu durum zaman içerisinde, bilirkişiler tarafından, kusurun ağırlık derecesinin sekize bölündüğü bir formül uygulanması olarak karşımıza çıkmaktadır. Hâkimleri, olayın özellikleri üzerinde durmak külfetinden kurtardığı için bu

²³⁴ Gündoğmuş vd., s. 65; Günay, s. 45.

²³⁵ Günay, s. 45.

²³⁶ Gündoğmuş vd., s. 65.

²³⁷ Günay, ss. 35, 36.

formül, hâkimler tarafından da benimsenmiş ve uygulamada yerleşmiştir. Formül uygulama işi daha da ileri götürülerek, bazı bilirkişiler tarafından, 8/8 kusur oranı, olaya karışan her sanık yerine olayın kendisi için kabul edilmiş ve bu oran, sanık ve mağdur sıfatı ile olaya karışanlar arasında bölüştürülmek suretiyle kusur oranları saptanmaya başlanmıştır. Hâlbuki kusur, insanların iradelerine ilişkin bir kavramdır. Dolayısıyla olayın bir kusuru olamayacak ve olaya kusur atfedilemeyecektir.²³⁸

Görölmekte olan bir davada, birden fazla sanığın olması ve mağdurun da kusurunun bulunması halinde, bu davada sanık veya mağdur olarak kaç kişi varsa, bunların kusur oranlarının toplamının 8/8 etmesi gerektiği yönündeki Yargıtay görüşü esas alındığında, örnek vermek gerekirse, bir trafik kazasında yayanın kusurunun 3/8, sürücünün kusurunun ise 6/8 olması durumunda, bu şekilde toplamda 8/8 oranını geçecek şekilde paylaşırma yapılamayacağından, yayanın kusurunun 3/8, sürücünün kusurunun ise 5/8 olarak belirlenmesi yoluna gidilecektir. Bir başka deyişle bu durumda, sanık veya mağdur için 8/8 oranı üzerinden değil de, olayın tümü için 8/8 oranına ulaşacak şekilde kusur oranının tespit edilmesi sağlanacaktır. Dolayısıyla kişilerin kusurları ne kadar ağır olursa olsun, kazaya ne kadar çok sanık karışmış ise kusur oranlarının da o kadar küçüleceği ifade edilmiştir. Bu görüş, hukuka, mantığa ve adalet duygusuna aykırı sonuçlar verdiği ve ceza ve sorumluluk hukuku esaslarını hiçe sayıp, altüst ettiği için eleştirilmiştir.²³⁹

Yukarıdaki açıklamalar ışığında olması gereken, bir sanık için kusur oranı tespit edilirken, mağdur veya mağdurların ve diğer sanıkların kusurlu hareketlerinin, sanığın kusur derecesine olan etkisinin göz önünde bulundurulması, fakat bunun yapılırken her sanık ve mağdur için bağımsız olarak 8/8 oranı üzerinden kusurun ayrı ayrı tespit edilmesi gerektiği şeklinde belirtilmiştir.²⁴⁰ Her suç faili kendi kusurundan sorumlu olmalı, onun kusurunun ağırlığı ve hafifliği cezanın tayininde dikkate alınmalıdır.²⁴¹

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte, taksirli suçlardan sayılan trafik kazasında kusurun tespit edilmesine ilişkin, 765 sayılı mülga TCK dönemindeki kusurun 1/8 ila 8/8 arasında derecelendirilmesi uygulamasına son

²³⁸ Gündoğmuş vd., s. 66.

²³⁹ Günay, s. 45; Gündoğmuş vd., s. 66.

²⁴⁰ Günay, s. 46.

²⁴¹ Gündoğmuş vd., s. 66.

verildiği belirtilmiştir. 5237 sayılı TCK m. 22/4, “*Taksirle işlenen suçtan dolayı verilecek olan ceza failin kusuruna göre belirlenir*” şeklinde olup, bu hüküm ile artık “*matematiksel oranda kusur*” esasından vazgeçildiği ifade edilmiştir. Bunun yerine, trafik kurallarının asli veya tali şekilde ihlal edilmesi suretiyle, kusurun yoğunluğuna göre, cezanın alt sınırından ya da alt sınırdan uzaklaşılarak belirlenmesi ilkesinin benimsendiği açıklanmıştır.²⁴²

2.3. HUKUK YARGILAMASINDA KUSUR TESPİTİ

Trafik kazalarından doğan ve kural olarak hukuk mahkemelerinde görülen tazminat davalarında kusur ve sorumluluğun belirlenmesi hususu, ceza davalarına nazaran farklı esaslara dayanmaktadır. Ceza davalarında her failin, cezaların şahsiliği ve kişiselleştirilmesi ilkelerine göre cezalandırılması amaçlanmasına karşılık, tazminat davalarında, trafik kazasından dolayı meydana gelen zararın giderilmesi için gerekli ifanın, olaya, fail veya mağdur sıfatı ile karışmış olanlar arasında adil bir biçimde bölüştürülmesi söz konusu olmaktadır. 6098 sayılı TBK m. 51, “*Hâkim, tazminatın kapsamını ve ödenme biçimini, durumun gereğini ve özellikle kusurun ağırlığını göz önüne alarak belirler*” hükmü gereği, tazminat miktarının tayininde kusurun ağırlığının göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Zarar görenin de kusurunun bulunması halinde, TBK m. 52, “*Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir*” hükmü uygulama alanı bulacaktır. Tazminat sorumlusunun birden fazla olması halinde, bu kişiler hakkında müteselsil sorumluluğun ne şekilde icra edileceğine ilişkin TBK m. 62 hükmü, “*Tazminatın aynı zarardan sorumlu müteselsil borçlular arasında paylaştırılmasında, bütün durum ve koşullar, özellikle onlardan her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu göz önünde tutulur. Tazminatın kendi payına düşeninden fazlasını ödeyen kişi, bu fazla ödemesi için, diğer müteselsil sorumlulara karşı rücu hakkına sahip ve zarar görenin haklarına halef olur*” şeklindedir. Bu tip durumlarda, kusurun 8/8 oran üzerinden değil de, %100 oran üzerinden hesaplanması, daha fazla takdir alanı sağlanması sebebiyle daha yararlı bulunmaktadır. Bu durumda amaç, her failin bağımsız olarak cezaya mahkûm edilmesi yerine tazminatı oluşturan

²⁴² Günay, ss. 47, 48.

meblağın ifasının bölüştürülmesi olduğu için, kusur oranlarının toplamı %100'ü geçmemelidir. Ceza yargılaması ve hukuk yargılamasında kusur tayininin farklı esaslara dayanması hususu, TBK m. 74'te, *“Hâkim, zarar verenin kusurunun olup olmadığı, ayırt etme gücünün bulunup bulunmadığı hakkında karar verirken, ceza hukukunun sorumlulukla ilgili hükümleriyle bağlı olmadığı gibi, ceza hâkimi tarafından verilen beraat kararıyla da bağlı değildir. Aynı şekilde, ceza hâkiminin kusurun değerlendirilmesine ve zararın belirlenmesine ilişkin kararı da, hukuk hâkimini bağlamaz”* şeklinde düzenlenmiştir.²⁴³

2.4. TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞININ MAHİYETİ

Meydana gelen bir trafik kazasında yapılması gereken işlemlere ilişkin KTK m. 83'te, trafik kazalarına el koyma ve bilirkişilik başlığı altında, *“Trafik kazalarına;*

a) Adli yönden gereği yapılmak üzere mahalli genel zabıtaca,

b) Kazanın oluş nedenlerini, iz ve delillerini belirleyerek trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek üzere de trafik zabıtasınca el konulur. Trafik zabıtasının görevli olmadığı veya bulunmadığı karayollarında meydana gelen kazalarda trafik kaza tespit tutanağı mahalli genel zabıtaca düzenlenir ve bir örneği o yerin trafik zabıtasına gönderilir...” şeklinde hüküm bulunmaktadır. Benzer biçimde KTY m. 154'te, *“Trafik kazalarına el konulmasında aşağıda gösterilen esas ve usuller uygulanır.*

a) Trafik kazalarına;

1) Adli yönden gereği yapılmak üzere mahalli genel zabıtaca,

2) Kaza nedenlerini, iz ve delillerini belirleyecek ‘Kaza Tespit Tutanağı’ düzenlemek üzere de trafik zabıtasınca (polis veya jandarma), el konulur.

Trafik zabıtasının görev alanı dışında kalan yerler ile el koyamadığı durumlarda, trafik kaza tespit tutanağı, örneğine uygun olarak mahalli zabıta tarafından düzenlenir ve bir örneği o yerin trafik zabıtasına gönderilir” şeklinde, trafik kazalarına el konulması hüküm altına alınmıştır.

²⁴³ Günay, ss. 46, 47.

Trafik kazası tespit tutanağının ne şekilde düzenleneceği KTY m. 156/a'da, "Trafik kazası tespit tutanağının düzenlenmesi

1) Örneğine uygun olarak; kaza yerinin durumu, iz ve deliller, kazaya karışan sürücüler, varsa ölü veya yaralılar, hasar veya zarar, gün ve saat ile gerekli görülen diğer hususlar belirtilmek üzere düzenlenir ve olay yerinin durumu bir krokide gösterilir. Tutanağa kazazedelerin olay yerindeki ölüm veya yaralanma durumu işlenir.

Trafik Kazası Tespit Tutanağı; soruşturma evrakına eklenmek, dosyasında saklanmak ve sayısına göre taraflara verilmek üzere yeter sayıda düzenlenir.

Trafik kazası tespit tutanağının düzenlenmesi ile tutanakta yer alan bilgilerin bir veri tabanında toplanmasına ve bu bilgilerin ilgili taraflarla paylaşımına ilişkin usul ve esaslar Emniyet Genel Müdürlüğünce belirlenir.

2) Trafik kazası tespit tutanağı düzenlemeye 154 üncü maddenin (a) bendi gereğince trafik zabıtası ve genel zabitanın görevli personeli yetkilidir.

Tutanaklar en az iki görevli tarafından düzenlenir. Hafif yaralanmalı veya hasarlı kazalarda tek görevli tarafından rapor şeklinde de düzenlenebilir.

Ancak, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait araçların karıştığı trafik kazalarında bir askeri temsilcinin bulundurulması mecburidir.

3) Tutanak düzenleyenler, tutanakta taraflar için kusur oranı belirtmeksizin sadece kazanın oluşumunda kimin hangi trafik kuralını ihlal ettiğini belirtirler.

4) Karayolu üzerinde ölüm veya yaralanma ile sonuçlanıp, olay yerindeki iz ve delillerin tespit ve değerlendirilmesi sonucunda trafik kazası olduğu anlaşılan durumlarda; kazaya karışan taraf veya unsurlardan birinin, birkaçının ya da tamamının olay yerinden ayrılmış olması halinde de trafik kazası tespit tutanağı düzenlenir.

5) Önceden meydana gelmiş veya olay yerinden kaldırılmış araçların karıştığı ve yalnız maddi hasarla sonuçlanan kazalar için trafik zabıtası ve genel kollukça hasar tespitine dair kazaya karışanlara verilmek üzere tutanak veya rapor düzenlenmez. Bu durumlarda hasar tespitleri ilgililerin sigortalarına veya yetkili mahkemelere başvurmaları suretiyle yapılır.

Ancak; can, mal ve trafik güvenliğini etkileyen veya yolun trafiğe kapandığı maddi hasarlı trafik kazalarında, kazaya karışanların kazanın oluşuna göre iz ve delilleri işaretleyerek, mümkün olduğu takdirde olay yerinin fotoğraflarını çekerek araçlarını en yakın ve uygun yerlere çekmeleri,

Karayolu üzerinde birden fazla sayıda aracın karıştığı sadece maddi hasarla sonuçlanan ve tarafların bu Yönetmelik çerçevesinde Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı düzenlemediği trafik kazalarında; taraflara ait araçlardan en az birinin olay yerinde bulunması ve olay yerindeki iz ve delillerden kazanın oluşumu ile o yerde meydana geldiğine kanaat getirilmesi, hallerinde görevlilerce trafik kazası tespit tutanağı düzenlenir” şeklinde belirtilmiştir.

Trafik kazası tespit tutanağının tanımı, yukarıda belirtildiği şekliyle, KTK ve KTY’nin ilgili hükümlerine göre, “kazaya karışan taraflar arasında çıkabilecek hukuki uyuşmazlıkların çözümüne esas olacak ve trafik zabıtasınca düzenlenecek bir resmi belge niteliğindedir” şeklinde yapılabilir.²⁴⁴

Yargıtay’a göre trafik kazası tespit tutanakları, bilirkişi raporu niteliğinde olmadığından, tek başlarına, hüküm kurmak için yeterli değildir. Bu belgelerin aksi sabit oluncaya kadar maddi durumu belirleyen ve itiraz halinde denetlenmesi gereken bir delil oldukları belirtilmiştir. Bu nedenle delil vasfı, aksi ispat edilemediği sürece söz konusu olmaktadır. Trafik kazası tespit tutanağındaki tespitlere yönelik bir itirazın olması durumunda, mahkemesince kusur yönünden bir tahkikat yapılması gerektiği ve bu kapsamda, görgü tanıklarının hatta gerektiğinde tutanak tanıklarının çağrılarak dinlenmesi, keşif ve uzman bilirkişi aracılığıyla bilirkişi incelemesi yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Trafik kazası tespit tutanağında belirtilen olgular ile bilirkişi raporunda çelişki bulunması durumunda ise bu çelişkinin bertaraf edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.²⁴⁵

²⁴⁴ AYM, Mustafa Murat Tuncer Başvurusu, B. No. 2013/5619, T. 15.04.2015, RG. 20.06.2015, S. 29392, <https://kararlarbilgibankasi.anayasa.gov.tr/BB/2013/5619?BasvuruNoYil=2013&BasvuruNoSayi=5619>, (10.01.2022).

²⁴⁵ “Mahkemece, yargılama sırasında, kusur durumlarının belirlenmesi yönünden, Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesince düzenlenen 05.06.2015 tarihli raporda üç adet yolcunun kamyonetin kabin kısmında yolculuk etmekte oldukları kabul edilerek kusur dağılımı yapılmış, hükme esas alınmıştır. Oysa kazanın hemen akabinde trafik polislerince tutulan kaza tespit tutanağında ise dava dışı yolcu M. K. ’nün beyanına göre düzenlenmiş olup açık kasa kısmında seyir ettiklerini beyan etmiştir.

Trafik kazası tespit tutanaklarının, bilirkişi raporu niteliğini haiz olmaması nedeniyle hükme esas alınamayacağı; yeminle teyit edilse dahi düzenleyen trafik görevlilerinin beyanları esas alınarak hüküm tesis edilemeyeceği hususu, *Yargıtay 9. CD. 13.11.1981-3679/3859* sayılı kararında, “*Sanığın olayın vukuunda kusuru olup olmadığı, var ise derecesi, uzman bilirkişilere tespit ettirilmeden, alınan trafik kaza tespit raporu yeminle teyit eden trafik memurunun beyanına dayanılarak mahkûmiyet hükmü verilmesi yasaya aykırıdır*” şeklinde belirtilmiştir.²⁴⁶

Uygulamada, trafik kazası tespit tutanakları matbu biçimde düzenlenerek, yeknesaklığın sağlanması amaçlanmıştır. Bu tutanaklarda, kusur oranı yerine, kazaya karışanların asli kusurlu olup olmadıkları veya birinci derecede kusurlu bulunup bulunmadıklarının belirtilmesi gerekmektedir. Trafik kazası tespit tutanağı içeriğine göre kaza türleri, “*araç sayısına göre*” ve “*oluşuma göre*” olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Araç sayısına göre trafik kazası tespit tutanakları, “*tek araçlı*”, “*iki araçlı (aynı yönlü)*”, “*iki araçlı (zıt yönlü)*”, “*iki araçlı (komşu yönlü)*” ve “*çok araçlı*” olmak üzere beş farklı türe ayrılmaktadır. Oluşuma göre ise, “*karşılıklı çarpışma*”, “*arkadan çarpma*”, “*yandan çarpma*” veya “*yandan çarpışma*”, “*duran araca çarpma*”, “*sabit cisme çarpma*”, “*yayaya çarpma*”, “*hayvana çarpma*”, “*devrilme*”, “*yoldan çıkma*”, “*araçtan düşen insan*” ve “*araçtan düşen cisim*” şeklinde trafik kazası tespit tutanakları ayrıma tabi tutulmuştur.²⁴⁷

Birtakım trafik kazası tespit tutanaklarında, tutanağı düzenleyen trafik polislerinin, 8/8 oranına göre kusur paylaşımı yaptıklarının gözlemlendiği belirtilmiştir. Hâlbuki bu görevlilerin, mahkemece bilirkişi olarak görevlendirilmemeleri durumunda, düzenledikleri trafik kazası tespit tutanaklarında, trafik kazasının meydana gelmesine neden olan tarafların, kazanın oluşumundaki kusur oranlarını belirlemek yetkilerinin

Resmi makamlarca tutulan kaza tespit tutanaklarının aksi sabit oluncaya kadar geçerli bir belge olarak kabulü gerekir.

Hükme esas alınan rapor ile kaza tespit tutanağı arasında mübayanet bulunduğu anlaşılacakla kaza tespit tutanağı ile hükme esas alınan bilirkişi raporu arasındaki çelişki giderilmeden hüküm kurulması isabetli değildir. Bu durumda, mahkemece, İstanbul Teknik Üniversitesi makine-trafik kürsüsünden ya da Karayolları Genel Müdürlüğü trafik-fen alanında uzman kişilerden oluşacak bilirkişi heyetinden, ayrıntılı, gerekçeli ve denetime açık rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken hükümde yazılı olduğu şekilde eksik inceleme ile karar verilmesi isabetsiz olup kararın davalı yararına bozulması gerekmiştir”, Yarg. 17. HD., T. 13.06.2019, E. 2016/15844, K. 2019/7502, UYAP; Benzer şekilde, Yarg. 4. HD., T. 08.11.2021, E. 2021/4510, K. 2021/8349, UYAP.

²⁴⁶ Günay, s. 55.

²⁴⁷ Günay, ss. 55, 56.

bulunmadığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte trafik polislerinin, sadece kazanın meydana geliş biçimini, yol ve hava koşullarını ve kazaya karışan araçların teknik durumlarını tespit etmekle yükümlü oldukları belirtilmiştir. Trafik polislerince, meydana gelen bir trafik kazasında, tarafların asli kusur veya birinci derecede kusur durumlarının tutanağa yazılmasıyla yetinilmesi gerektiği ayrıca ifade edilmiştir. Aksi halde, *Yargıtay 11. HD. 24.03.1980-1609/1474* sayılı kararda belirtildiği şekliyle, “8/8 oran üzerinden kusur paylaştırılması ile ilgili kaza tespit tutanağındaki bölüm yok sayılacaktır.”²⁴⁸

2.4.1. Anlaşma Tutanağı

KTK m. 81/2’de, “Yalnız maddi hasar meydana gelen kazalarda, kazaya dâhil kişilerin tümü, yetkili ve görevli kişinin gelmesine lüzum görmezlerse, bunu aralarında yazılı olarak saptamak suretiyle kaza yerinden ayrılabilirler” denilmek suretiyle kazaya karışan taraflara, “maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı” düzenleme imkânı verilmiştir. Bu husus KTY m. 152/2’de benzer olarak, “Sadece maddi hasarla sonuçlanan kazalarda;

a) Kazaya karışan sürücülerin tümü, yetkililerin gelmesine gerek görmez ve aralarında kazayı kendi düzenleyecekleri tutanakla tespit etmek noktasında anlaşılırlarsa ‘Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı’ düzenleyip birlikte imza altına alarak olay yerinden ayrılabilirler” şeklinde düzenlenmiştir. Bu hükümlere göre, meydana gelen bir trafik kazasında sadece maddi hasar oluşmuşsa, ölüm ve yaralanma sonucu ortaya çıkmamışsa, kazaya karışan taraflar, kendi aralarında mutabık kalacakları anlaşma çerçevesinde, olayın oluşunu yazılı hale getirerek, olay yerinden ayrılacaklardır.²⁴⁹

Yargıtay, bu şekilde düzenlenen tutanağın, trafik zabıtasınca düzenlenen “Trafik Kazası Tespit Tutanağı” hükmünde olduğu görüşünü benimsemektedir.²⁵⁰

²⁴⁸ Günay, s. 56.

²⁴⁹ Bahattin Aras, “Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı ve Uygulamada Karşılaşılabilecek Sorunlar”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 3, S. 23, (Temmuz 2008), s. 126.

²⁵⁰ “Trafik kazalarının giderek artması karşısında sigortalıya yüklenen bu yükümlülükler de gözetilerek 2918 sayılı KTK’nun 81. maddesinde değişiklik ile maddi hasarlı kazalarda, kazaya dâhil kişilerin tümü yetkili ve görevli kişinin gelmesine gerek olmadığı görüşündeler ise, durumu aralarında yazılı olarak saptayabilirler (KTk m. 81/2). Hazine Müsteşarlığı’nın 2007/27 sayılı Genelgesi ile de, yalnız maddi hasarla sonuçlanan trafik kazalarında, taraflara anlaşma hakkı sağlayan bir yöntem oluşturulmuştur. Bu yönetime göre, 01.04.2008 tarihinden itibaren Trafik Kanunu’na uymak koşuluyla kazaya karışan kişiler aralarında anlaşarak ‘Trafik Kazası Tespit Tutanağı’ yerine geçecek anlaşma tutanağını düzenleyebilmekteler. Bu şekilde düzenlenen tutanak, trafik zabıtasınca düzenlenen ‘Trafik Kaza Tespit Tutanağı’ hükmündedir”, YHGK, T. 25.02.2020, E. 2017/2190, K. 2020/205, UYAP.

Hazine Müsteşarlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği ile yapılan ortak çalışmalar sonucunda, 28.12.2007 tarihli ve 2007/27 sayılı “*Yalnız Maddi Hasarla Sonuçlanan Trafik Kazalarında Taraflarca Doldurulacak Kaza Tespit Tutanaklarına İlişkin Hazine Müsteşarlığı Genelgesi*” çıkarılmıştır. Sadece maddi hasarlı trafik kazalarında, tarafların birbirleriyle anlaşarak tespit edecekleri hususların bir tutanağa geçirilmesine ilişkin, KTK ve KTY’nde yer alan hükümlerin uygulanma koşullarının ayrıntılı olarak düzenlendiği Genelge’nin, 1 Nisan 2008 tarihinden itibaren yürürlüğe girdiği belirtilmiştir.²⁵¹

KTK ve buna dayanılarak çıkarılan KTY ile Hazine Müsteşarlığı’nın çıkarmış olduğu Genelge göz önünde bulundurulduğunda, kazaya karışan tarafların kendi aralarında anlaşarak tutanak düzenleyebilecekleri trafik kazalarının, yalnızca maddi hasarla sonuçlanan trafik kazaları olabileceği ifade edilmiştir. Genelge’nin 16. maddesinde tarafların tutanak düzenleyemeyeceği durumlar, “*Aşağıdaki hallerde trafik kazası tespit tutanağı trafik zabıtası tarafından düzenlenecektir.*

- a. *Sürücü belgesiz motorlu araç kullanılıyorsa veya yetersiz sürücü belgesi ile motorlu araç kullanılıyorsa,*
- b. *Sürücüde yaş küçüklüğü varsa,*
- c. *Sürücüde alkol veya akıl sağlığı şüphesi varsa,*
- d. *Kazaya karışan araçlardan birinin veya daha fazlasının kamu kurumlarına ait olması,*
- e. *Kamu kurumlarına ait eşyada zarar meydana gelirse,*
- f. *Trafik Kazasında sadece 3 üncü kişilere ait eşyalara zarar gelirse,*
- g. *Kazaya karışan araçlardan birinin veya birkaçının trafik sigortasının bulunmaması,*
- h. *Trafik kazası ölüm ve/veya bedeni zarar ile sonuçlanmışsa” şeklinde belirtilmiştir. Ayrıca anlaşarak tutanak düzenlenmesi için aranan bir şart olarak, kazaya*

²⁵¹ Aras, “Trafik Kazası Tespit Tutanağı”, s. 127.

karışan kişi olmak gerektiği; bu kişinin mutlaka aracın işleteni olması gerektiğinin şart olmadığı ifade edilmiştir.²⁵²

Maddi hasarlı trafik kazalarının, artan bir şekilde meydana geldiği günümüzde, hem kaza yapan kişilerin, hem de kazanın meydana geldiği güzergâhları kullanan kişilerin zaman kaybının önlenmesi ve toplumda uzlaşî kültürünün artması bakımından, bu sistemin uygulanmasının önemli olduğu vurgulanmıştır. Uygulamanın temel amacı olarak, zaman kaybının azaltılması ve trafik zabıtasının beklenmesi sebebiyle üçüncü kişilerin mağdur edilmesinin önüne geçilmek istenmesi belirtilmiştir.²⁵³

2.5. KUSUR TESPİTİNDE BİLİRKİŞİLERİN ROLÜ

Trafik kazalarında kusur ve kusur oranının tespiti yönü, esasında bir uzmanlık işi teşkil etmektedir.²⁵⁴ Yolun yapımı, bakımı ve üzerindeki trafiğin yönetimi esas itibarıyla mühendislik alanına giren teknik bir konu olmakla birlikte, yolcu ve yük taşıyan araçların üretimi, bakımı, onarımı ve işletilmeleri de teknik bir konudur. Bu nedenle, bir trafik kazası meydana geldiğinde, bu trafik kazasının sebeplerinin çözümlemesi yapılırken ve neticesi sebebiyle kusur değerlendirmesinde bulunurken, yol ve trafik mühendisliği uzmanı kişilerden ve ayrıca motorlu araçlar konusunda otomotiv uzmanı kişilerden görüş alınması söz konusu olmaktadır. Bu halde, “*özel bilgiyi gerektiren konularda görüşü alınan kimse*” şeklinde bilirkişinin tanımı yapılabilmektedir.²⁵⁵

Hukukumuzda, trafik kazalarında kimlerin bilirkişilik yapabileceğine ilişkin çeşitli hükümler bulunmaktadır. KTK m. 83/6’ya göre, “*Trafik zabıtası, usul kanunlarına göre görevlendirilirse, trafik kazalarında bilirkişilik yapar*” denilmektedir. Bununla birlikte, KTY m. 158/b’de, “*Trafik zabıtası veya genel zabitanın trafik birimlerinde görevli personeli usul Kanunlarına göre görevlendirilmeleri veya yetkililerce seçilmeleri halinde, trafik kazalarında bilirkişilik yapar*” şeklinde bir düzenleme mevcuttur.

Ceza yargılamasında verilecek cezanın belirlenmesinde, hukuk yargılamasında ise maddi ve manevi tazminatların tespiti ve karar verilmesi yönünden bilirkişi kusur

²⁵² Aras, “Trafik Kazası Tespit Tutanağı”, ss. 128, 129; Günay, s. 56.

²⁵³ Aras, “Trafik Kazası Tespit Tutanağı”, s. 134.

²⁵⁴ Günay, s. 59.

²⁵⁵ Nadir Yayla, “Karayolu Trafik Kazalarında Bilirkişilik ve Kusur Tespiti”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 88, S. 2, (Mart 2014), s. 26.

raporları önem arz etmektedir. Bu yüzden, bilirkişi raporunu düzenlerken, olaya, oluş şekline ve dosya kapsamına uygun, açık, anlaşılabilir, gerekçeli ve denetime elverişli olacak şekilde bir rapor düzenlemeye dikkat ve özen göstermeli, olay yeri ile ilgili varsa fotoğraf veya krokileri rapora eklemelidir.²⁵⁶

Hâkim ve Cumhuriyet Savcıları açısından, bilirkişi raporlarının en önemli kısmını oluşturan kusur tespiti değerlendirmesi yapılırken, öncelikle olayın ayrıntılı bir şekilde çözümlenmesi sonucu trafik kazasında etkili olan sürücü ve yaya davranışları ile yol, görüş, hava şartları ve araçlarda bulunması muhtemel teknik arıza gibi harici faktörlerin somut delil ve tespitler ile tutarlı ifadelerle dayandırılarak ortaya konup açıklanması gerekmektedir. Bu belirlemelerin akabinde, bunların trafik kazasının meydana gelmesindeki ve sonuçları üzerindeki ağırlıklarının takdir olunması gerekmektedir. Bu takdir işleminden sonra ise ceza davalarında asli/tali kusurlu, hukuk yargılaması içerisinde tazminat davalarında ise yüzde olarak oran verilmek suretiyle bilirkişiler tarafından görüş ve kanaat belirtilmesi gerekmektedir.²⁵⁷

Mahkemeler, bilirkişi raporlarına esas teşkil eden bilirkişi düşünceleriyle bağlı değildirler. Bununla birlikte hâkim, bilirkişi düşüncesini benimsemediği hallerde, kendisini bilirkişi yerine koyarak, kişisel bilgi ve gözlemlerine dayanarak hüküm kuramaz. Böyle bir durumda, aynı veya başka bir bilirkişiden yeni bir rapor alınması gerekmektedir. Bir başka deyişle, teknik bir konuyu ihtiva eden trafik kazasında kusur tespitinin, resen takdiri ve değerlendirilmesi usul ve yasaya aykırıdır. Ancak, bilirkişi raporlarının değerlendirilmesinde hâkime bir takdir yetkisi tanınmıştır. Buradaki amaç, hâkimin bilirkişi raporundan edineceği özel ve teknik bilgiye göre, gerekçesini belirtmek suretiyle, gerekli hallerde, raporun aksi yönünde de karar verme yetkisinin, hâkime tanınmış olmasıdır.²⁵⁸

Günümüzde, mahkemeler tarafından hemen her konuda hiçbir araştırma ve inceleme yapılmaksızın bilirkişiye başvurulması ve bilirkişiler tarafından hazırlanan raporların ise mahkemeler nezdinde hiç tartışılmadan olduğu gibi kabul edilip hükme esas alınması eleştiri konusu olmaktadır. Dahası, Türk yargılama sisteminde, bilirkişi

²⁵⁶ Berberoğlu Yenipınar, ss. 18, 19.

²⁵⁷ Yayla, s. 28.

²⁵⁸ Günay, ss. 59, 60.

kurumunun, hakkın özünü etkilemekte olduğuna ilişkin ve yargı yetkisinin hâkimler eliyle kullanılıp kullanılmadığının sorgulanmasına neden olduğuna dair birtakım tartışmalar meydana gelmiştir. Bunların dışında, işlevsel bir bilirkişi raporundan bahsedebilmek için, öncelikle raporun, genel ve hukuki bir nitelik teşkil etmemesi ve hâkimin sahip olduğu genel ve hukuki bilgisi ile çözemediği bir konu ile ilgili olması gerekmektedir. Sonrasında bu eksikliği giderecek olan bilirkişinin ise inceleme konusunda özel ve teknik bilgi anlamında bilimsel olarak konuya hâkim olması, ayrıca kendisine başvurulmuş konu ile ilgili sorulan tüm sorulara cevap verecek şekilde bir rapor hazırlaması gerekmektedir. Bilirkişi raporunu, hiçbir kuşkuyla yer vermeyecek şekilde kesin, tutarlı ve objektif olarak hazırlamakla yükümlüdür.²⁵⁹

²⁵⁹ Gündoğmuş vd., s. 65.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARAYOLLARI TRAFİĞİNDE HUKUKİ SORUMLULUK VE KUSURUN ROLÜ

1. YASAL DÜZENLEME

Çalışmamızın ikinci bölümünde, trafiğin tanımı ve gelişimi başlıklı kısmında, ülkemizde trafiğe düzen getirme çalışmalarının, 1930 yılında yürürlüğe giren ve şu an mülga olan 1580 sayılı Belediye Kanunu ile başladığı, sonrasında bu kanunun yetersiz kalması sonucu, 1932 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu emsal alınarak hazırlanan, 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun, 1953 yılında yürürlüğe girdiği, 1983 yılında ise 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun çıkartıldığı ve bu kanunun tamamının, farklı zamanlarda yürürlüğe giren maddeleri nedeniyle 18 Haziran 1985 tarihinde yürürlüğe girdiği belirtilmişti.

1580 sayılı Belediye Kanunu’nda, trafiği düzenleme yetkisinin belediyelere verildiği anlaşılmaktadır. Bu dönemde, motorlu araç işletilmesinden dolayı sorumluluğun, genel hükümler çerçevesinde kusur sorumluluğu olarak değerlendirildiği belirtilmiştir.²⁶⁰

6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu m. 50’de ilk olarak işletenin sorumluluğunun, objektif özen yükümünün ihlaline dayalı kusursuz sorumluluk olarak düzenlendiğini söyleyebiliriz.²⁶¹ Objektif özen yükümünün bir sonucu olarak, işleten, zararın ortaya çıkmaması için gerekli tüm dikkat ve özeni gösterdiğini veya bu dikkat ve özeni göstermiş olsa dahi zararın meydana gelmesinin engellenemeyeceğini ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabiliyordu diyebiliriz.²⁶²

1961 yılında 232 sayılı Kanun ile yapılan değişiklik sonrası, işletenin sorumluluğu, objektif özen yükümünün ihlaline dayanan kusursuz sorumluluk halinden çıkarılarak, asgari sigorta sınırları içerisinde kusur karinesine dayanan sorumluluğa

²⁶⁰ Zekeriya Yılmaz, *Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, 3. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2014, s. 3; Çeliktaş, s. 13; Karacan Çetin, s. 41.

²⁶¹ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 208.

²⁶² Karacan Çetin, ss. 41, 42.

dönüştürülmüştür.²⁶³ Asgari sigorta sınırını aşan zararlardan sorumluluk ise genel hükümlere tabi tutulmuştur.²⁶⁴

Motorlu araç işletenin sorumluluğu konusunda, yabancı hukuk sistemlerinde, tehlike esasına dayalı kusursuz sorumluluk halinin benimsenmeye başlanmasına rağmen, Türk hukukunda objektif özen yükümünün ihlaline dayanan kusursuz sorumluluk halinden kusur karinesine dayanan sorumluluğa geçilmesi doktrinde eleştirilmiştir.²⁶⁵ Çözüm olarak ise, 1932 tarihinde yürürlüğe giren İsviçre Motorlu Araç ve Bisiklet Trafığı Hakkında Kanun esas alınarak hazırlandığı düşünülen hükmün, kaynak metne uygun bir şekilde, tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk olarak yorumlanması gerektiği belirtilmiştir.²⁶⁶ Yargıtay da bu görüşe katılmış ve kaynak metne uygun olacak şekilde, tehlike sorumluluğunu benimseyen kararlar vermiştir. Ayrıca, fren, lastik patlaması veya rot çıkması gibi teknik arızaların mücbir sebep değil, beklenmeyen hal olduğunu belirten Yargıtay, beklenmeyen hallerin ise tehlike sorumluluğuna engel teşkil etmeyeceğini benimsemiştir.²⁶⁷

Hukukumuzda motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğunun düzenlendiği temel kaynak 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'dur. İşletenin hukuki sorumluluğu m. 85 ve devamında düzenlenmiştir. Hükümde işletenin yanı sıra araç işleticisinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu da düzenlenmiştir. Devamında m. 86'da sorumluluktan kurtulma veya sorumluluğun azaltılması, m. 87'de genel hükümlerin uygulama alanı bulduğu haller, m. 88'de zarar verenlerin birden fazla olması halinde müteselsil sorumluluğun esaslarına yer verilmiştir. İşletenler veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri arasındaki zararın tazmin edilmesi konusu m. 89'da düzenlenmiştir. Maddi tazminatın şekli ve muhteviyatı ile manevi tazminat ile ilgili olarak ise m. 90'da Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümlerine atıf yapılmıştır. Ancak bu madde 14.04.2016 tarih 6704 sayılı Kanun ile değiştirilmiş, zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına giren tazminatların KTK ve KTK esas alınarak hazırlanan genel şartlarda öngörülen usul ve esaslara tabi olduğu, bu tazminatlar ve manevi tazminatlara ilişkin KTK ve genel şartlarda düzenleme bulunmaması halinde ise

²⁶³ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 210.

²⁶⁴ Karacan Çetin, s. 42.

²⁶⁵ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 211.

²⁶⁶ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 216.

²⁶⁷ Karacan Çetin, ss. 42, 43.

6098 sayılı TBK'nun haksız fiillere ilişkin hükümlerinin uygulama alanı bulacağı belirtilmiştir. İşletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin m. 91-101 arasında sigortaya ilişkin hükümlere yer verilmiş; motorlu araç römorkları, motorsuz taşıt ve bisikletler, devlete ve kamu kuruluşlarına ait araçlar ile çalınan ve gasbedilen araçlardan dolayı sorumlulukla, yarışlarda sorumluluk m. 102-107 arasında, zamanaşımı m. 109'da, görevli ve yetkili mahkeme m. 110'da ve sorumluluğa ilişkin anlaşmalar m. 111'de düzenlenmiştir.²⁶⁸

İşletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin KTK'nda yapılan en kapsamlı değişiklik, 17.10.1996 tarih 4199 sayılı Kanun ile yapılmıştır. Bu kanun ile “işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibi” kavramı, kusursuz sorumluluğun içerisine dâhil edilmiştir. Ayrıca, her türlü aracı sevk ve idare eden kişi “sürücü”, ticari olarak tescil edilmiş bir aracı sevk ve idare eden kişi ise “şoför” olarak isimlendirilmiştir. KTK'nda 14.04.2016 tarih 6704 sayılı Kanun ile yapılan son değişiklik ile zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamı daraltılmış, tazminat ve zorunlu mali sorumluluk sigortasının teminat kapsamına ilişkin hususlar, Hazine Müsteşarlığı tarafından hazırlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları'na bırakılmıştır.²⁶⁹

2. MOTORLU ARAÇ İŞLETENİ İLE ARAÇ İŞLETİCİSİNİN BAĞLI OLDUĞU TEŞEBBÜS SAHİBİNİN SORUMLULUĞU

2.1. SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu m. 85'te esas kural olarak, kusursuz sorumluluk (sebeplilik sorumluluğu) ilkesine, istisna olarak ise kusur sorumluluğu ilkesine yer verilmiştir. İlgili KTK maddesi incelendiğinde, zararın, aracın işletilmesi halinden doğması durumunda tehlike sorumluluğunun; işletilme halinde olmayan bir aracın neden olduğu trafik kazasından doğması halinde ise mevcut durumun şartlarına göre sebeplilik sorumluluğu veya kusur sorumluluğunun öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Zararın, ayrıca trafik kazasından sonra yapılan yardım faaliyetlerinden doğması halinde ise olağan sebeplilik sorumluluğunun kabul edildiğini de belirtebiliriz.²⁷⁰

²⁶⁸ Karacan Çetin, s. 43.

²⁶⁹ Karacan Çetin, s. 44.

²⁷⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 693.

İşletilme halindeki bir motorlu aracın sebebiyet verdiği zarardan sorumluluk, KTK m. 85/1’de, “*Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar*” şeklinde düzenlenmiştir. Anılan maddede, kusur hususuna değinilmediği için, işletilme halinde olan motorlu bir aracın neden olduğu zararlardan sorumluluk, “*tehlike esasına dayanan kusursuz (objektif) sorumluluk*” olarak öğretilmiş nitelendirilmiştir. İşletme tehlikesi sorumluluğun temelini oluşturmakta, işletme tehlikesinin gerçekleşmesi durumunda işletenin sorumluluğu ortaya çıkmaktadır. Tehlike esasına dayalı kusursuz sorumluluk halinde, işletenin veya bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin kusurlu olup olmaması veya kusurunun derecesi mühim değildir. Sorumluluğun tehlike esasına dayanmasının bir sonucu olarak, işletenin, gereken tüm dikkat ve özeni gösterdiğini ispat etmesi halinde dahi sorumluluktan kurtulamayacağı söylenebilir.²⁷¹

İşletilme halinde olmayan motorlu bir aracın sebebiyet verdiği trafik kazasından dolayı sorumluluk, KTK m. 85/3’te, “*İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir*” şeklinde düzenlenmiştir. Anılan maddede yalnızca işleten belirtildiği için işletilme halinde olmayan motorlu bir aracın sebep olduğu trafik kazasından, işletenin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi sorumlu olmayacaktır.²⁷² İşletenin; kendi eylemlerinden dolayı sorumluluğu, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu eylemlerinden dolayı sorumluluğu ve araçtaki bozukluktan dolayı sorumluluğu olmak üzere, KTK m. 85/3 hükmünün, üç farklı açıdan ele alınması önem arz etmektedir.²⁷³

²⁷¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 694, 695; Antalya, s. 372; Havutçu, Gökyayla, s. 29; Kılıçoğlu, *BATİDER*, ss. 4, 34, 35; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 196; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 63; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 523; Karacan Çetin, s. 58.

²⁷² Kılıçoğlu, *Sorumluluk Hukuku*, s. 480.

²⁷³ Karacan Çetin, s. 60.

İşletilme halinde olmayan bir aracın sebebiyet verdiği trafik kazası nedeniyle işletenin kendi eylemlerinden dolayı sorumlu olması, kusur sorumluluğu olarak doktrinde belirtilmiştir.²⁷⁴ Bununla birlikte, işletenin kusuruna dayanılarak sorumlu tutulabilmesi için ayırt etme gücüne sahip olması gerektiği de ifade edilmiştir.²⁷⁵

İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurları dolayısıyla sorumlu olması, bu kişileri seçmede, talimat vermede ve gözetmekte gereken özeni gösterdiğini ispatlaması halinde dahi sorumluluktan kurtulamaması nedeniyle, kusursuz sorumluluk olarak ifade edilmiştir.²⁷⁶ Kusursuz sorumluluk olarak ifade edilen bu durum, özen (olağan sebep) sorumluluğu²⁷⁷ ve kusura dayanmayan sorumluluk²⁷⁸ olmak üzere farklı şekillerde de isimlendirilmiştir.

İşletenin araçtaki bozukluktan dolayı sorumluluğu konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bir görüşe göre, bu haldeki sorumluluk, tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk halidir.²⁷⁹ Başka bir görüşe göre ise, araçtaki bozukluğun işletenin kusurundan kaynaklı olması halinde kusur sorumluluğunun; bozukluğun işletenin kusuruna dayanmaması halinde ise bu durumun umulmayan hal kapsamında değerlendirilerek olağan sebep sorumluluğunun söz konusu olacağı belirtilmiştir.²⁸⁰

Bizim de katıldığımız görüşe göre, KTK m. 85/3 hükmünün uygulanması açısından, işletenin kusurlu olup olmamasının önem arz etmediği nedeniyle ikili bir ayırım yapmanın gerekli olmadığı ve işletene kurtuluş kanıtı sunma imkânının da tanınmamış olması sebebiyle, sorumluluğun, olağan sebep sorumluluğu olarak da nitelendirilemeyeceği nedenleriyle, işletilme halinde olmayan motorlu araçtaki bozukluktan dolayı sorumluluk, tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluk halidir.²⁸¹

Trafik kazalarında, işleten ve teşebbüs sahibinin sorumluluğu, genel olarak KTK hükümlerine tabi tutulmuş ise de istisnai bazı hallerde Türk Borçlar Kanunu'nun genel

²⁷⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 696; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 69; Karacan Çetin, s. 61.

²⁷⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 697; Bolatoğlu, s. 25.

²⁷⁶ Karacan Çetin, s. 61.

²⁷⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 696.

²⁷⁸ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 214.

²⁷⁹ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 214; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 69.

²⁸⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 696; Bolatoğlu, s. 23; Aras, “KTK’na Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”, s. 531.

²⁸¹ Karacan Çetin, s. 61.

hükümlerine atıfta bulunulmuştur. Örneğin, KTK m. 85/1 ve m. 85/3 hükümlerinin şartlarını taşımayan trafik kazalarından doğan zararlarda TBK'nun genel hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Diğer bir örnek olarak, KTK m. 103'te motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğunun genel hükümlere tabi tutulmuş olması söylenebilir. KTK m. 87'ye göre, hatır taşımasında veya aracın hatır için verilmesi hallerinde meydana gelen ve yaralanma veya ölümle sonuçlanan trafik kazalarında da TBK'nun genel hükümlerinin uygulanması söz konusu olacaktır.²⁸² Bir başka husus ise, KTK m. 90 gereği, trafik kazalarından doğan manevi tazminat taleplerinde, TBK'nun haksız fiillere ilişkin hükümlerinin uygulanma alanı bulması durumudur.²⁸³

2.2. SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

Genel şartlar ve özel şartlar olmak üzere, araç işleten ve teşebbüs sahibinin sorumluluğunun şartları ikiye ayrılmaktadır.

2.2.1. Sorumluluğun Genel Şartları

Bir trafik kazası sonucu meydana gelen zarar, bu kaza ve zarara bir motorlu aracın sebep olması ve motorlu araç ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması hususları sorumluluğun genel şartlarını oluşturmaktadır.

2.2.1.1. Bir Zarar Doğmuş Olmalı

KTK m. 85/1'de, bir kimsenin ölüm veya yaralanması ya da bir şeyin zarara uğraması hususlarının hüküm altına alınmış olması nedeniyle, sorumluluğun doğması için öncelikle bir zararın meydana gelmiş olması gerekmektedir. Bu zarar, ölüm veya vücut bütünlüğünün ihlali gibi şahsa ilişkin bir zarar olabileceği gibi, bir şeyin tahrip ya da kayıp edilmesi veya hasara uğraması gibi eşyaya ilişkin bir zarar da olabilir. Şahsa veya bir şeye ilişkin zarar dışında kalan diğer salt ekonomik zararlardan, KTK hükümlerine göre sorumluluk söz konusu değildir. Bunun gibi zararlardan, TBK hükümlerine göre sorumluluk söz konusu olmaktadır.²⁸⁴ Zarar kavramı içerisine hem maddi hem de manevi

²⁸² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 697.

²⁸³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 697; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 525.

²⁸⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 698; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 525 vd.

zarar kavramı girmektedir. Ancak KTK m. 90 gereği, manevi zarar, TBK'nun genel hükümlerine tabidir.²⁸⁵

2.2.1.2. Zarar Bir Trafik Kazasından Doğmuş Olmalı

KTK m. 85/1 ve m. 85/3'te açıkça öngörüldüğü şekliyle zararın, aracın sebep olduğu bir trafik kazasından doğmuş olması gerekmektedir. Öğretide de işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zararın, trafik kazasından doğmuş olması şartı aranmıştır.²⁸⁶

KTK m. 3'te trafik kazası, *“Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan olaydır”* şeklinde düzenlenmiştir. Çalışmamızın ikinci bölüm, iki numaralı başlıklı kısmında trafik kazasına ilişkin ayrıntılı bilgilere yer verilmiştir.

Doktrinde kaza kavramı, geniş anlamda ve dar anlamda olmak üzere ikili bir ayrıma tabi tutulmuştur. Geniş anlamda kaza, zarara neden olan ani ve istenmeyen sebepler bütünü olarak ifade edilmiştir.²⁸⁷ İfade edilen bu şekliyle kaza, bir kişinin ölümüne, vücut bütünlüğünün ihlal edilmesine veya sağlığının bozulmasına neden olmakla birlikte, bir şeyin tahribine veya hasar görmesine de sebep olabilir.²⁸⁸ Dar anlamda kaza ise, dışarıdan gelen, yalnızca insan vücuduna zarar veren ve ani olarak gerçekleşen zarar verici bir olay olarak tanımlanmıştır.²⁸⁹

Trafik kazasının anilik unsuru, kazanın başlangıç ve sonunun belli olması ve bir defada gerçekleşmiş olması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla, tekrarlanan, devam eden, yavaş yavaş veya aralıklarla gelişen ve aracın işletilmesiyle bağlantı içinde bulunan zarar verici olay, kaza olarak nitelendirilemeyecektir.²⁹⁰

Trafik kazasının bir diğer unsuru olarak bunun istenilmeyen bir olay olması belirtilebilir. Kazanın istenilmeme unsuru ise zarar gören açısındandır. İşletenin tehlike sorumluluğunda kusur önem arz etmeyeceği için, işletenin zararı isteyip istememesi

²⁸⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 698.

²⁸⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 699; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 201; Bolatoğlu, s. 149.

²⁸⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 699, 700; Bolatoğlu, s. 150; Karacan Çetin, s. 191.

²⁸⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 700.

²⁸⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 700; Bolatoğlu, s. 150; Karacan Çetin, s. 191.

²⁹⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 700, 701; Karacan Çetin, s. 191.

sonucu değiştirmeyecektir.²⁹¹ İstenilmeme unsurunun sonucu olarak doktrinde objektif kaza ve sübjektif kaza olmak üzere ikili bir ayrıma gidilmiştir. Objektif kaza kavramına göre kaza, objektif bir olay olup, istenilip istenilmeme gibi sübjektif unsurların kaza kavramı içerisinde yeri yoktur.²⁹² Sübjektif kaza kavramına göre ise kazanın zarar gören tarafından istenilmemesi kazanın bir unsurudur.²⁹³

İşletenin tehlike sorumluluğunun düzenlendiği KTK m. 85/1’de trafik kazası ibaresi belirtilmemiştir. Bununla birlikte maddenin ikinci ve üçüncü fıkralarında trafik kazası ibaresinin yer alması nedeniyle ve tehlike sorumluluklarının esasında kazaların doğurduğu bir kavram olması dolayısıyla, motorlu aracın işleteninin sorumluluğu açısından da zararın, motorlu aracın işletilmesinin neden olduğu bir trafik kazasından doğması gerektiği benimsenmiştir.²⁹⁴ Aksi yöndeki görüş ise, tehlike sorumluluğu açısından, zararın, trafik kazasından doğmuş olması koşulunun aranmaması yönündedir. Bu görüşe göre, KTK m. 85/1’de trafik kazası ibaresine yer verilmemiş, bunun yerine sorumluluk, aracın işletilmesine bağlanmıştır. Motorlu bir aracın işletilmesi hali için ise aracın mutlaka hareket halinde olması gerekmeyeceği, duran bir aracın çıkardığı ses veya ışık gibi nedenlerle de kazaya sebebiyet verebileceği savunulmuştur. Dolayısıyla böyle bir durumda, trafik kazası söz konusu olmadığı sebebiyle tehlike sorumluluğunun reddedilmemesi gerektiği, aksi halde, tehlike sorumluluğunun kapsamının zarar görenler aleyhine daraltılmış olacağı belirtilmiştir.²⁹⁵

2.2.1.3. Kaza ve Zarara Motorlu Bir Araç Sebep Olmalı

KTK uyarınca, işleten ve bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi açısından, sorumluluğa ilişkin hükümler, esasında motorlu araçların sebep olduğu zararlara ilişkindir. Buna rağmen motorlu araç kavramı, KTK hükümlerinde tanımlanmamıştır. Bunun yerine KTK içerisinde, araç ve taşıt kavramlarına yer verilmiştir. KTK m. 3’te araç, “*Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır*”, taşıt ise, “*Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütölenlere ‘motorlu taşıt’*

²⁹¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 701; Havutçu, Gökyayla, s. 35; Karacan Çetin, s. 192.

²⁹² Bolatoğlu, s. 151; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 701; Karacan Çetin, s. 192.

²⁹³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 701; Karacan Çetin, s. 192.

²⁹⁴ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 201; Bolatoğlu, s. 149.

²⁹⁵ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 121; Karacan Çetin, s. 193.

*insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere ‘motorsuz taşıt’ denir” şeklinde düzenlenmiştir. Bu tanımlardan hareketle doktrinde, karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine (motor) gücü sayesinde kendi itici gücü ile hareket eden her araç, motorlu araçtır şeklinde bir tanımlama yapılmıştır.*²⁹⁶

Motorlu aracın; hareket unsuru, kendi itici gücü ile hareket unsuru ve toprak üzerinde (karada) hareket unsuru olmak üzere üç unsuru bulunmaktadır. Motorlu bir aracın hareket unsuru kapsamına, ileri ve geri doğru hareket edebilme gücünün bulunması girmektedir. Aksi halde, toprağa bağlı, yerinde sabit duran araçlar motorlu araç sayılmazlar.²⁹⁷ Motorlu aracın ikinci unsuru ise, motor gücü sayesinde aracın kendi itici gücü ile hareket edebilmesi unsurudur. Motor gücü dışında bir güç ile örneğin, rüzgâr, yer çekimi, hayvan veya insan gücü ile hareket eden araçlar, motorlu araç sayılmazlar.²⁹⁸ Motorlu aracın son unsuru ise toprak üzerinde yani kara parçasında ve özellikle karayolu üzerinde hareket etmesi unsurudur. KTK m. 3’te karayolu, “*Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır*” şeklinde tanımlanmıştır. Havada, suda, demiryolu ve özellikle ray üzerinde hareket eden araçlar, karayolu üzerinde hareket etmedikleri için KTK hükümlerinde öngörülen motorlu araç kavramı içerisine girmezler.²⁹⁹

2.2.1.4. Kaza (Zarar) ile Motorlu Araç Arasında Uygun İlliyet Bağı Bulunmalı

Trafik kazası neticesinde ortaya çıkan zarar ile motorlu araç arasında uygun illiyet bağının bulunması koşulu, sorumluluğun genel şartlarından birini oluşturmaktadır. Motorlu aracın işletilme halinde olması veya işletilme halinde olmayan bir aracın sebep olduğu kazada işletenin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru, araçtaki bozukluk veya kazadan sonraki yardım fiili, gerçekleşen zararın uygun sebebini

²⁹⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 701; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 198; Antalya, s. 382; Havutçu, Gökyayla, s. 21; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 42; Alper Uyumaz, *Motorlu Taşıt Rehni*, 1. b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012, s. 154.

²⁹⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 701; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 42.

²⁹⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 702; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 198; Bolatoğlu, s. 37; Antalya, s. 383; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 43.

²⁹⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 702; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 21.

oluşturmaktadır. Meydana gelen zarar ise bu sebeplerin elverişli bir sonucu olmalıdır. Aracın, zarar gören kimsenin vücuduna temas etmesi şart olmayıp, şoka girme ve korkma hali de yeterlidir. Ayrıca, zarar gören, illiyet bağının varlığını kanıtlamakla yükümlüdür.³⁰⁰

2.2.2. Sorumluluğun Özel Şartları

Sorumluluğun özel şartları; işleten ve teşebbüs sahipliği sıfatı, trafik kazası sonucu doğan zararın, aracın işletilmesinden, işletilme halinde olmayan araçta işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan, araçtaki bozukluktan veya kazadan sonra yapılan yardım fiillerinden dolayı oluşması ve son olarak işletenin kurtuluş kanıtı getirememesi olmak üzere üçe ayrılır.

2.2.2.1. İşleten ve Teşebbüs Sahipliği Sıfatı

KTK m. 85/1’de, “Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen bilette işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar” denilmek suretiyle, araç işleteninin ve araç işleticisinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin, bir trafik kazası sonucu meydana gelen zarardan sorumlu olacakları hüküm altına alınmıştır. Çalışmamızın ikinci bölüm, üç numaralı başlıklı kısmında işleten ve araç işleticisinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibi kavramlarına ilişkin ayrıntılı bilgilere yer verilmiştir.

2.2.2.2. Zarara Motorlu Aracın İşletilmesi veya Kanunda Öngörülen Diğer Bir Olay Sebep Olmalıdır

Motorlu bir aracın işletilmesi sonucu trafik kazası meydana gelebileceği gibi, işletilme halinde olmayan bir aracın işleteninin veya eylemlerinden sorumlu olduğu yardımcı kişilerin kusuru, araçtaki bozukluk veya kazadan sonra yapılan yardım fiilleri nedeniyle de bir trafik kazası meydana gelmiş olabilir.

³⁰⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 703, 704.

2.2.2.2.1. Zarara, Motorlu Aracın İşletilmesinin Sebep Olması

İşletilme kavramını, makine tekniği yaklaşımı ile açıklayan görüşe göre kaza, aracın mekanik aksamının, özellikle motor ve ışık donanımının, çalışma ve kullanılmasından ve dolayısıyla aracın işletilmesine özgü tehlikenin gerçekleşmesinden doğmuşsa, aracın işletilme halinde olduğu şeklindedir.³⁰¹ Hareket halinde bulunan bir aracın ulaştığı hız ve ağırlık ve bu hız ve ağırlığa dayalı sonuçlar, motorlu araçlara özgü tehlikelere örnek olarak verilebilir.³⁰²

Trafik tekniği yaklaşımı şeklinde bir başka görüşe göre işletilme kavramı, motorlu bir aracın, yola çıkartıldığı andan itibaren yolda kaldığı sürece işletilme halinde olması olarak ifade edilmiştir.³⁰³

İşletme tehlikesi esasında motor gücü sayesinde aracın hareket etmesine dayanmaktadır. Motor gücü sayesinde hareket eden araç, işletilme halinde bulunduğundan, aracın bu sırada neden olduğu trafik kazasından doğan sorumluluk, tipik tehlike sorumluluğudur. İşletenin istemesiyle veya bir arıza sebebiyle motoru durdurulduktan sonra daha önce hareket halinde olduğu esnada kazanmış olduğu ivme ve güçle veya rampa aşağı bir yerde bulunduğu için meyil dolayısıyla hareketine devam eden bir araç da işletilme halinde sayılmaktadır.³⁰⁴

Duran araçlara ilişkin işletme kavramının açıklanması gerektiğinde, park edilen araçlar ile yolda durdurulan araçların, kural olarak işletilme halinde olmadıkları söylenebilir. Bununla birlikte bir aracın, trafik akımı içerisinde park edilmiş veya durdurulmuş olması halinde, aracın hareket etmemesine rağmen işletilme halinde olduğu belirtilmiştir.³⁰⁵

³⁰¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 715, 716; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 199; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 240; Antalya, s. 387; Bolatoğlu, s. 166; Karacan Çetin, s. 174.

³⁰² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 716; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 240; Karacan Çetin, s. 174.

³⁰³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 717; Antalya, s. 387; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 528.

³⁰⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 717; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 200.

³⁰⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 719.

2.2.2.2.2. Zarara, İşletilme Halinde Olmayan Bir Aracın Sebep Olması

İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazalarından dolayı işletenin sorumluluğu, KTK m. 85/3'te, "*İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir*" şeklinde düzenlenmiştir. Madde metninden anlaşılabacağı üzere, işletilme halinde olmayan bir aracın sebep olduğu zararlardan yalnızca araç işleteni sorumludur. Araç işleticisinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu söz konusu değildir.³⁰⁶ Ancak bir görüşe göre, KTK m. 85 hükmü bir bütün olarak değerlendirildiğinde, işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, işletilme halinde olmayan motorlu bir araç nedeniyle meydana gelen zararlardan da sorumlu olması gerektiği belirtilmiştir.³⁰⁷

İşletilme halinde olmayan motorlu bir aracın, sebebiyet verdiği trafik kazası nedeniyle işletenin sorumlu tutulabilmesi için üç şart bulunmaktadır. Bunlar; motorlu aracın işletilme halinde olmaması, işletilme halinde olmayan bu aracın trafik kazası sebebiyle bir zarara neden olması ve işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun bulunması ya da araçtaki bir bozukluğun kazaya sebebiyet vermiş olması olarak belirtilebilir.³⁰⁸

KTK m. 85/3 gereği, işletilme halinde olmayan motorlu bir aracın neden olduğu bir kazada, sorumluluğun ilk koşulu, motorlu aracın işletilme halinde olmamasıdır. Motorlu bir aracın ne zaman işletilme halinde olmadığına belirlenmesinde, işletilme kavramını açıklarken belirtilen makine tekniği yaklaşımı ve trafik tekniği yaklaşımlarından hangisinin kabul edileceğine göre değişiklik söz konusu olacaktır. Örneğin motoru bozulduğu için yol ortasında bırakılan bir araç, makine tekniği yaklaşımına göre işletme halinde sayılmaz. Bununla birlikte trafik tekniği yaklaşımına göre ise işletilme halinin devam ettiği varsayılacaktır.³⁰⁹

³⁰⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 720.

³⁰⁷ Havutçu, Gökyayla, s. 80.

³⁰⁸ Karacan Çetin, s. 393.

³⁰⁹ Karacan Çetin, s. 395.

KTk m. 85/3 hükmünün uygulanabilmesi için bir diğer koşul, işletilme halinde olmayan motorlu bir aracın trafik kazasına sebebiyet vermesidir. Zarara, bir trafik kazasının sebebiyet vermiş olması gerekmektedir. Zira ortada bir trafik kazası yoksa işleten, KTK m. 85/3'e göre sorumlu olmayacaktır. Dolayısıyla aracın lastiğinin değiştirilmesi, takılması, şişirilmesi, araca benzin veya radyatöre su konulması, fren balatalarının tamiri veya yenilenmesi gibi aracın hazırlık işleri sonucu meydana gelen zararlar, yükleme veya boşaltma esnasında işçi ya da yayalardan birinin yaralanması veya yıkama gibi aracın yardım işleri sırasında meydana gelen zararlar, aracın garajda bulunduğu sırada yanması, patlaması gibi zararlar ve araca binerken veya inerken meydana gelen zararlar, trafik kazası sebebiyle meydana gelmedikleri için bu kapsama girmezler.³¹⁰

İşletilme halinde olmayan motorlu bir aracın trafik kazasına sebebiyet verme hali olarak, gece vakti, yol kenarına park ışığı yakılmadan bırakılan motorlu bir araca, seyir halindeki motorlu veya motorsuz bir aracın çarpması, tipik bir örnek olarak gösterilebilir.³¹¹ Benzer şekilde, karayolunda veya karayolu sayılan bir yerde park edilen bir aracın, el freninin bozuk olması sebebiyle hareket ederek bir kazaya neden olması durumunda da trafik kazası söz konusu olmaktadır.³¹²

KTk m. 85/3 gereğince işletenin sorumlu olabilmesi için ilk durum, kazaya, işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun neden olmasıdır. Kaza, işletenin kusurlu bir davranışı nedeniyle meydana gelmiş ise, bu durumda işletenin kusur (haksız fiil) sorumluluğu söz konusu olmaktadır. İşletenin kusuru ile gerçekleşen kaza arasında illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Objektif kusur teorisine göre değerlendirilen işletenin kusuru belirlenirken, işletenin, mensup olduğu çevredeki makul ve dürüst işleten tipinin davranışlarından sapan her davranışı, kendisine kusur olarak yükletilmektedir.³¹³

İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler olarak, aracın sürücüsü, aracın işletilme ve kullanılması kendilerine bırakılan diğer kişiler ve işletenin aile üyeleri

³¹⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 721, 722; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 214.

³¹¹ Yılmaz, *KTk'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 123.

³¹² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 722; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 214; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 528.

³¹³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 722, 723.

öncelikli olarak akla gelmektedir. İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin kusuru ile bir kaza meydana gelmiş ise ortada olağan sebep sorumluluğunun mevcut olduğu belirtilmiştir. Ancak, bu durumda işletene, kurtuluş kanıtı getirme imkânı tanınmamıştır. Dolayısıyla işleten, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin seçiminde, onlara emir ve talimat vermede ve onları denetlemede her türlü özeni göstermiş olduğunu ispat etmesi halinde dahi sorumluluktan kurtulamayacaktır.³¹⁴ Bir başka görüşe göre ise, işletenin buradaki sorumluluğunun, tehlike sorumluluğu olmayan bir kusursuz sorumluluk olduğu yönündedir.³¹⁵

Objektif teoriye göre, kusurun söz konusu olabilmesi için, ayırt etme gücünün gerekli olmasından dolayı, işletenin sorumlu tutulabilmesi, ayırt etme gücüne sahip olmasına bağlıdır.³¹⁶ Ayrıca, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, ayırt etme gücünü haiz olmamaları durumunda, bu kişilerin kusurundan da bahsedilemeyeceği için işletenin bu halde de sorumlu olmaması gerektiği belirtilmiştir.³¹⁷

İşletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışlarına örnek olarak; aracın trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde park edilmesi, araç durdurulduktan sonra el freninin çekilmesi gibi gerekli güvenlik önlemlerinin alınmaması, aracın kapısının akan trafiğe doğru aniden açılması veya tehlikeli bir noktada yolcu indirilmesi gibi durumlar gösterilebilir.³¹⁸

İşletilme halinde olmayan motorlu bir araç nedeniyle bir trafik kazası gerçekleşmesi durumunda, işletenin sorumlu tutulabilmesi için bir diğer koşul, kazanın araçtaki bir bozukluktan kaynaklanmış olması halidir. Motorlu bir araç, tahsis edildiği kullanma amacı dikkate alınarak, işletme ve trafik güvenliği gereği teknolojinin ulaştığı güncel duruma elverişli bir şekilde üretilmemiş ya da uygun malzemeden yapılmamış, lüzumu üzerine donatılmamış veya bakılmamışsa, bozuktur şeklinde doktrinde değerlendirme yapılmıştır.³¹⁹

³¹⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 723; Bolatoğlu, s. 23.

³¹⁵ Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 528.

³¹⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 723.

³¹⁷ Havutçu, Gökyayla, s. 78.

³¹⁸ Karacan Çetin, s. 398.

³¹⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 723; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 215; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 71; Bolatoğlu, s. 179.

Mücbir sebep, zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır kusuru gibi illiyet bağıni kesen sebepler saklı kalmak kaydıyla, motorlu araçtaki bozukluğun kaynağı ya da kusurlu veya kusursuz bir davranıştan ileri gelmesi önemli değildir. Dolayısıyla bozukluğun, üreticiden veya tamirciden kaynaklanması halinde dahi işleten sorumluluktan kurtulamayacaktır. Bu durumda araçtaki bozukluk, beklenmedik hal niteliğinde olduğundan burada olağan sebep sorumluluğu söz konusu olmaktadır.³²⁰ Bir başka görüş, işletenin bu durumda sorumluluğunu, tehlike esasına dayanan objektif sorumluluk olarak nitelendirmektedir.³²¹ Diğer bir görüşe göre ise, bu durumda tehlike esasına dayanmayan bir kusursuz sorumluluk halinin söz konusu olduğu şeklindedir.³²²

Doktrinde, fren veya lastik patlaması, rot çıkması gibi teknik arızalar umulmayan hal olarak nitelendirilmiş ve bu sebeple sorumluluğun ortadan kalkmayacağı benimsenmiştir.³²³ Ayrıca işletenin, araçtaki bozukluklar ile birlikte, aracın hatalı yükletilmesinden, römork veya çekilen diğer şeylerin yanlış bağlanılmasından da bunların bir kazaya sebebiyet vermeleri halinde sorumlu olacağı ifade edilmiştir.³²⁴

KTK m. 85/3'te, kusur ve bozukluğun ispatı, zarar görene yükletilmiştir. Bu durum doktrinde, zarar görenin durumunun ağırlaştırılarak, işletene, çağdaş teknoloji ve sorumluluk hukukundaki modern temayüllere uymayan ayrıcalıklı bir durum sağlanması nedeniyle eleştirilmiştir.³²⁵

2.2.2.2.3. Zarara, Kazadan Sonra Yapılan Yardım Çalışmalarının Sebep Olması

Motorlu bir aracın sebebiyet verdiği bir trafik kazasından sonra, kendiliğinden yapılan yardım fiil ve çalışmalarından dolayı yardım eden bir zarara uğrarsa, bu zarardan, araç işleten ve teşebbüs sahibinin sorumluluğu, KTK m. 85/4'te, "*İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, hâkimin takdirine göre kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir. Ancak, bu durumda işletici teşebbüs sahibinin sorumlu kılınabilmesi*

³²⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 723, 724; Bolatoğlu, s. 23.

³²¹ Nomer, "KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu", s. 69.

³²² Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 528.

³²³ Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 541; Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 2. b., s. 93, dn. 221.

³²⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 724.

³²⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 724.

için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yahut kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir” şeklinde düzenlenmiştir. Doktrinde, bu maddenin esasında, yardım edenin uğramış olduğu zararların giderilmesi yönünden, Türk Borçlar Kanunu m. 529’un³²⁶ bir uygulama alanı olduğu belirtilmiştir.³²⁷

CTK m. 85/4’te, işleten ve teşebbüs sahibinin sorumluluğu arasında bir ayrım yapılmıştır. Bu maddeye göre teşebbüs sahibinin sorumlu kılınabilmesi için, kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine ya da araçta bulunanlara veya kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekmektedir.³²⁸

Motorlu bir aracın sebebiyet verdiği bir trafik kazasından sonra yapılan yardım çalışmaları esnasında bir zarar doğması halinde, aracın işletilmesiyle gerçekleşen zarar arasında uygun bir illiyet bağı bulunmamasına rağmen Kanun, işleten ve teşebbüs sahibini, hakkaniyet düşüncesiyle sorumlu tutmaktadır.³²⁹

2.2.2.3. İşleten Kurtuluş Kanıtı Getirememiş Olmalıdır

2.2.2.3.1. Genel Olarak

İşleten veya bağılı bulunduğı teşebbüs sahibinin sorumluluktan kurtulması, ağır şartların gerçekleşmesi koşuluna bağlanmıştır. CTK m. 86’da bu husus, “İşleten veya araç işleticisinin bağılı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur” şeklinde belirtilmiştir. Maddeden anlaşılacağı üzere, işleten veya bağılı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluktan

³²⁶ 6098 sayılı TBK m. 529: “İşsahibi, işin kendi menfaatine yapılması hâlinde, işgörenin, durumun gereğine göre zorunlu ve yararlı bulunan bütün masrafları faiziyle ödemek ve gördüğü iş dolayısıyla üstlendiği edimleri ifa etmek ve hâkimin takdir edeceği zararı gidermekle yükümlüdür. Bu hüküm, umulan sonuç gerçekleşmemiş olsa bile, işi yaparken gereken özeni göstermiş olan işgören hakkında da uygulanır. İşgören, yapmış olduğu giderleri alamadığı takdirde, sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre ayırıp alma hakkına sahiptir.”

³²⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 725; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 217; Bolatoğlu, s. 181.

³²⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 725.

³²⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 726; Aras, “CTK’na Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”, s. 531; Bolatoğlu, s. 24; Havutçu, Gökyayla, s. 81; Yılmaz, *CTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 128.

kurtulması için, iki durumun birlikte gerçekleştiğini ispat etmeleri gerekmektedir. Bunlar, mücbir sebep, zarar görenin kusuru veya üçüncü kişinin ağır kusuru olmak üzere illiyet bağıını kesen sebeplerden birinin varlığı sonucu kazanın meydana geldiğinin ispatı ve işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin ya da eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusurunun veyahut araçtaki bozukluğun kaza dolayısıyla zararın oluşumuna sebep olmadığının ispatlanmasıdır. İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, bu iki hususu ispat etmeleri halinde, kazanın ve dolayısıyla meydana gelen zararın tek başına illiyet bağıını ortadan kaldıran sebeplerden birine dayandığı kanıtlanmış olur.³³⁰

2.2.2.3.2. İşleten veya Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibi ile Bunların, Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Kusuru

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi ile bu kişilerin eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusuru söz konusu olduğunda, öncelikle bu kişilerin trafik kurallarına uyduklarını, örnek vermek gerekirse her türlü uyarıcı işaretlerini tam vaktinde verdiklerini, hız sınırını ihlal etmediklerini, yolun kendilerine ait şeridinde seyrettiklerini ispat etmeleri gerekmektedir. Aksi halde, işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuz olduğunu ispat edemediği takdirde kusurlu sayılacaktır.³³¹

2.2.2.3.3. Araçtaki Bozukluk

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilemiş olmadığını ispat zorunluluğu kapsamında, bu kişilerin, aracın kazaya sebep olan kısım veya parçasının bozuk olmadığını ispat etmeleri yeterlidir. Bununla birlikte, aracın bir kısmının veya parçasının bozuk olmasına rağmen kazanın meydana gelmesinde bu bozuk kısım veya parçanın nedensel hiçbir katkısının bulunmaması halinde sorumluluk söz konusu olmayacaktır.³³²

³³⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 726, 727; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 539; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 246; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 19; Bolatoğlu, s. 183.

³³¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 727, 728; Karacan Çetin, s. 285.

³³² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 728; Kılıçoğlu, *BATİDER*, ss. 36, 37.

Kazaya sebep olan araçtaki bozukluk, zarar görenin veya üçüncü bir kişinin ağır kusurundan ileri gelmekteyse, bu halde illiyet bağının kesilmesi nedeniyle işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğundan bahsedilemez.³³³ Ancak, aracın sürücüsü ile işletilmesine yardım eden diğer yardımcıları (hizmetliler) üçüncü kişi olarak sayılmadıkları için, bu kişilerin kusuru, işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin kusuru sayılmaktadır. Bu husus KTK m. 85/5'te, “İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur” şeklinde düzenlenmiştir.³³⁴

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, aracın bozuk olmadığını ispat etmekle yükümlüdür. Bir başka deyişle, aracın bozuk olmadığı yönünde ispat yükü, işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi üstündedir. Araçtaki bozukluğun, işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, kusurlu veya kusursuz bir davranışına dayanması önem arz etmez. Araçtaki bozukluk, bir mücbir sebep teşkil etmediği için işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, araçtaki bozukluğun kendi kusurlarına dayanmadıklarını ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulmaları mümkün değildir.³³⁵

2.2.2.3.4. Mücbir Sebep

Öğretide ve uygulamada mücbir sebep, aracın işletilmesi ile alakası olmayan, tamamıyla dışarıdan kaynaklanan, beklenmeyen, karşı konulamayan, olağanüstü bir olay olarak belirtilmektedir.³³⁶

Mücbir sebep, genellikle tabiat olayları sonucu meydana gelmektedir. Özellikle yıldırım, deprem, yer kayması, taşların veya meteor taşlarının düşmesi, çığ ve volkan püskürmesi gibi olaylar mücbir sebep haline örnek olarak verilebilir.³³⁷

³³³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 728; Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 403; Bolatoğlu, s. 187; Karacan Çetin, s. 286.

³³⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 728.

³³⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 728,729; Karacan Çetin, s. 286.

³³⁶ Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 38; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 76; Karacan Çetin, ss. 272, 273; Her mücbir sebep beklenmedik bir şekilde gerçekleşir, dolayısıyla umulmayan olaydır. Ancak her beklenmeyen (umulmayan) olay mücbir sebep olarak nitelendirilemez. Mücbir sebep, umulmayan olaya oranla daha yoğun ve şiddetlidir. Nitekim umulmayan olay işletme ve faaliyet içi bir olay da olabilir. Bu nedenle mücbir sebep illiyet bağını keserken umulmayan olay kesmez, Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 208; Karacan Çetin, s. 272 dn. 10.

³³⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 729; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 39.

Doktrinde mücbir sebebin nispi bir kavram olduğu belirtilmiştir.³³⁸ Mevcut koşullara, hukuki ilişkiye ve sorumlu kişinin faaliyet ve işletme çeşidine göre, somut olayın koşulları çerçevesinde, meydana gelen olayın dışarıdan kaynaklı, öngörülemeyen ve karşı konulamayan bir olay olup olmadığı tespit edilebilir.³³⁹ Buna karşılık, araçta meydana gelen teknik arızalar başta olmak üzere, kar, sis, fırtına ve güneş ışığı gibi etkenler nedeniyle sürücünün görüşünün engellenmesi sonucu meydana gelen kazalarda ve şiddetli yağmur, sürücünün uyuması, bayılması ve ölmesi gibi nedenlerle oluşan kazalarda bu hususlar mücbir sebep olarak kabul edilmemektedir.³⁴⁰ Bunun nedeni olarak ise, sayılan tüm bu olayların, umulmayan hal olarak değerlendirilmelerine karşın, aracın işletilmesine yabancı olmayan, işletme tehlikesine dâhil iç olaylar olmaları sebebiyle, tehlike sorumluluğunun bu halleri de kapsaması gerektiği şeklinde belirtilmiştir.³⁴¹

Meydana gelen bir doğa olayı sonrası bir trafik kazasının gerçekleşmesi durumunda, mücbir sebebin unsurları olan öngörülmezlik ve kaçınılmazlık unsurları açısından mücbir sebebin varlığı konusunda, bu gibi durumların motorlu araç kullanırken hesaba katılması gereken riskler olduğu³⁴²; başka bir görüşe göre ise doğa olayı olan bu durumun mücbir sebep olarak kabul edilmesi gerektiği³⁴³ şeklinde tartışmalar bulunmaktadır. Bizim de katıldığımız görüşe göre ise, her somut olayda durum, bulunulan coğrafi alanın şartlarına göre değerlendirilmelidir. Örnek vermek gerekirse, öncesinde benzeri olayların sıklıkla yaşandığı bir bölgede gerçekleşen doğa olayı sonucu bir trafik kazasının meydana gelmesi durumunda, bu husus mücbir sebep olarak değerlendirilmemeli; ancak coğrafi koşulları gereği gerçekleşmesi beklenmeyen bir olay sonucu bir trafik kazası meydana gelmişse bu durum bir mücbir sebep sayılmalıdır.³⁴⁴

³³⁸ Fikret Eren, *Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi*, 1. b., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara: Sevinç Matbaası, 1975, s. 178; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 247.

³³⁹ Eren, *Uygun İlliyet Bağı*, s. 178.

³⁴⁰ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 202; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 729; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 540; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 247; Kılıçoğlu, *BATİDER*, ss. 38, 39; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 76.

³⁴¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 729; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, ss. 248, 249; Karacan Çetin, s. 273.

³⁴² Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 247; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 76.

³⁴³ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 208; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 729, 730.

³⁴⁴ Karacan Çetin, s. 274.

Karayolları Trafik Kanunu'na göre mücbir sebebi ispat yükü, işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibine aittir. İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendilerinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışlarıyla mücbir sebep teşkil eden bir olaya sebebiyet verirlerse ve bu suretle üçüncü kişilerin zarara uğramasına neden olurlarsa, sorumluluktan kurtulamazlar. Mücbir sebebin unsurlarından olan öngörülmezlik ve kaçınılmazlık unsurları ortadan kalktığı için böyle bir sonuç ortaya çıkmaktadır.³⁴⁵

2.2.2.3.5. Zarar Görenin Ağır Kusuru

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, kendilerinin veya eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin bir kusuru olmaksızın ya da araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemeksizin, kazanın münhasıran zarar görenin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat etmeleri halinde, sorumluluklarından bahsedilemez. Zararın tek sebebinin, zarar görenin ağır kusuru olması halinde de işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi sorumluluktan kurtulur. Örneğin yolun sağından, trafik kurallarına uygun bir şekilde hareket eden bir araç sürücüsünün önüne, bir yayanın veya bisiklet sürücüsünün aniden çıkması ve bir trafik kazasına sebebiyet vermesi halinde, kaza ve zararın tek sebebi yaya veya bisiklet sürücüsünün kusurlu davranışı olduğu için bu durumda araç sürücüsünün sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Keza bu davranış, araç sürücüsünün aracının işletilmesiyle gerçekleşen zarar arasındaki illiyet bağıını kesmiştir.³⁴⁶

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluktan kurtulabilmesi için, zarar görenin kusurunun ağır olması gerekmektedir. Zarar görenin kusurunun, aracın işletilme tehlikesini bertaraf edecek, başka bir deyişle aracın işletilmesi ile zarar arasındaki illiyet bağıını kesecek derecede ağır olması gerektiği belirtilmiştir.³⁴⁷ Dolayısıyla zarar görenin hafif kusuru, illiyet bağıını kesecek yoğunlukta olmadığı ve zararın tek sebebi olamayacağı için, işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi sorumluluktan kurtulamaz.³⁴⁸

³⁴⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 730.

³⁴⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 730.

³⁴⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 730; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 40; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 249.

³⁴⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 730; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 249.

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kusursuz olduklarını ispat edemezlerse veya kendilerinin de kusurlu oldukları sabit olursa, bu durumda zarar görenin kusuru illiyet bağına kesecek yoğunlukta olamayacağından, bu halde de işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi sorumluluktan kurtulamayacaktır. Araçtaki bozukluk halinde de durum benzer şekildedir. Bunun sebebi olarak ise, kusur ve bozukluğun işletme tehlikesini arttırması söylenebilir. Ancak bu durumda, KTK m. 86/2, “*Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hâkim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir*” hükmü gereği, zarar görenin şahsi kusuru nedeniyle hâkim, tazminattan bir miktar indirim yapabilir.³⁴⁹

Zarar görenin kusurunun ağır olup olmadığının tespit edilmesi için somut olayın bir bütün olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu tespitin kapsamına ise eylemin objektif koşulları ile zarar görenin sübjektif durumu da girmektedir.³⁵⁰ Zarar görenin kusurunun yoğunluğunun tespitinde dikkat edilmesi gereken bir diğer husus ise niteliğine göre aracın sahip olduğu tehlikenin boyutudur.³⁵¹ Doktrinde; gece karanlıkta bir yayanın yoğun trafikte karşıdan karşıya geçmek istemesi, görme veya duyma engelli bir kişinin sisli bir havada yolda trafik kurallarına aykırı olarak yürümesi, bir bisiklet sürücüsünün tali yoldan anayolu kontrol etmeksizin hızla anayola çıkması, alkollü bir yayanın gece vakti, yayalara yasak olan bir caddede dolaşması, intihar etmek isteyen bir kişinin kendisini aracın önüne atması veya yolcunun hareket halindeki araçtan atlaması gibi olaylar işleteni veya bağlı olduğu teşebbüs sahibini sorumluluktan kurtaran ağır kusur hali olarak değerlendirilmektedir.³⁵²

2.2.2.3.6. Üçüncü Kişinin Ağır Kusuru

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, aracın sürücüsü, aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişiler ve zarar gören dışında kalan kimseler üçüncü kişi olarak nitelendirilmektedir.³⁵³ Aracı çalan veya gasbenden kişi ise bir görüşe göre üçüncü kişi

³⁴⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 730, 731.

³⁵⁰ Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”, s. 103.

³⁵¹ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 249.

³⁵² Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 405, 406; Eren, *Uygun İlliyet Bağı*, s. 173; Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 3. b., ss. 114, 115; Karacan Çetin, s. 275.

³⁵³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 731.

sayılmaktadır.³⁵⁴ Aksi yöndeki görüşe göre ise, aracın çalınması veya gasbedilmesi halinde işletenin sorumluluğu KTK m. 107’de, “*Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir*” şeklinde özel olarak düzenlendiği için aracı çalan veya gasbeden kişilerin üçüncü kişi kavramı dışında tutulması gerektiği yönündedir.³⁵⁵

İşleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluktan kurtulabilmesi için öncelikle kendilerinin veya eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusursuz olması, araçtaki bir bozukluğun kazaya tesir etmemesi ve üçüncü kişinin kusurunun ağır olması gerekmektedir. Ancak böyle bir durumda üçüncü kişinin ağır kusuru, aracın işletilmesiyle zarar arasındaki illiyet bağına kesecek bir yoğunluğa ulaşabilir.³⁵⁶ Üçüncü kişinin hafif kusuru, illiyet bağına kesecek yoğunlukta olmadığı için işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi bu durumda sorumluluktan kurtulamaz. Bu halde, hafif kusuru bulunan üçüncü kişi, işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi ile birlikte zarar görene karşı müteselsilen sorumlu olacaktır.³⁵⁷

Üçüncü kişinin ağır kusurlu olması halinde dahi işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendilerinin ya da eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusursuz olduklarını, araçtaki bozukluğun kazaya bir tesirinin bulunmadığını ispat edemedikleri takdirde sorumluluktan kurtulamazlar. Bir yayanın kaldırımdan giden bir kişiyi yoldaki bir aracın altına itmesi³⁵⁸ veya dikkatsizliği sonucu ona çarpıp aracın önüne düşmesine neden olması halleri ağır kusura örnek olarak verilebilir.³⁵⁹ Üçüncü bir kişinin, işletenin fark edemeyeceği şekilde aracı kasten bozması da ağır kusur haline örnek teşkil etmektedir.³⁶⁰

³⁵⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 731; Bolatoğlu, s. 193.

³⁵⁵ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukusal Sorumluluğu*, s. 141.

³⁵⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 731; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 42; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 250; Eren, *Uygun İlliyet Bağı*, s. 202.

³⁵⁷ Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 541; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 731.

³⁵⁸ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 76.

³⁵⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 731, 732.

³⁶⁰ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 250; Karacan Çetin, s. 281.

3. ZARAR VERENLERİN BİRDEN ÇOK OLMASI YA DA KAZAYA BİRDEN FAZLA MOTORLU ARACIN KARIŞMASI HALİNDE SORUMLULUK

3.1. GENEL OLARAK

Meydana gelen bir zararda, birden fazla kişinin sorumlu olması halinde, bu kişilerin sorumluluğu, aynı hukuki nedene dayanabileceği gibi farklı nedenlere de dayanabilir. Örnek vermek gerekirse, meydana gelen bir kazada, araç sürücüsü kusur sorumluluğu, hayvan idare eden bir kişi objektif özen yükümünün ihlaline dayanan sebep sorumluluğu, işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi tehlike sorumluluğu ya da kusur karinesine dayanan kusur sorumluluğu ve sigortacı ise sözleşme kapsamında sorumlu olabilir.³⁶¹

Genel hükümler incelendiğinde, müteselsil sorumluların dış ve iç ilişkideki durumlarının, TBK m. 61 ve m. 62’de düzenlendiği anlaşılmaktadır. Müteselsil sorumluların dış ilişkideki durumları TBK m. 61’de, *“Birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde, haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanır”* şeklinde düzenlenmiştir. Müteselsil sorumluların iç ilişkideki zararı paylaşma ve rücu sorunu ise TBK m. 62’de, *“Tazminatın aynı zarardan sorumlu müteselsil borçlular arasında paylaştırılmasında, bütün durum ve koşullar, özellikle onlardan her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu göz önünde tutulur. Tazminatın kendi payına düşeninden fazlasını ödeyen kişi, bu fazla ödemesi için, diğer müteselsil sorumlulara karşı rücu hakkına sahip ve zarar görenin haklarına halef olur”* şeklinde hüküm altına alınmıştır.

Karayolları Trafik Kanunu açısından, bir veya birden fazla aracın sebep olduğu kazalarda meydana gelen zararlar dolayısıyla birden fazla kişinin zarar görene karşı birlikte sorumlu olduğu haller, KTK m. 88 ve m. 89’da hususi olarak düzenlenmiştir. KTK m. 88’de, birden fazla sorumlunun bulunduğu kazalarda üçüncü kişinin uğradığı zararlardan dolayı sorumluluk ve zararın paylaştırılmasına ilişkin esaslar; m. 89’da ise,

³⁶¹ Karacan Çetin, s. 317.

işletenlerin veya bağlı oldukları teşebbüs sahiplerinin bizzat uğradıkları zararlar açısından birbirlerine karşı sorumlulukları düzenlenmiştir.³⁶²

3.2. ÜÇÜNCÜ KİŞİNİN ZARARA UĞRAMASI HALİNDE SORUMLULUK

Motorlu bir aracın karıştığı kazada, zarar verenlerin birden fazla olması halinde üçüncü kişinin maruz kaldığı zararlardan sorumluluk, KTK m. 88’de düzenlenmiştir. Maddenin ilk fıkrasında, bahse konu müteselsil sorumlulukta dış ilişkide sorumluluğun niteliği; ikinci fıkrasında ise sorumluluğun iç ilişkide paylaştırılmasına ilişkin hususlar yer almaktadır.

3.2.1. Müteselsil Sorumluların Dış İlişkideki Durumu

Zarar verenlerin birden fazla olması başlıklı KTK m. 88/1’de, “*Bir motorlu aracın katıldığı bir kazada, bir üçüncü kişinin uğradığı zarardan dolayı, birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, bunlar müteselsil olarak sorumlu tutulur*” şeklinde, müteselsil sorumluların dış ilişkideki durumuna ilişkin bir hüküm bulunmaktadır. Hükmün uygulanabilmesi için, en az bir motorlu aracın bir kazaya karışmış olması ve üçüncü bir kişinin zarara uğramış olması şartlarının gerçekleşmesi gerekmektedir. Üçüncü kişi kapsamına, zararın meydana gelmesine katılmış işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, aracın sürücüsü, aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişiler ve zarar gören dışında kalan kimseler girmektedir.³⁶³

Meydana gelen bir trafik kazasında, zararın doğmasına sebep olan bu trafik kazasına katılan ve bundan sorumlu olan herkes müteselsil sorumlu olmaktadır. Kazaya neden olan aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüs sahibi bu kişilerin başında gelmektedir. İşleten ve bağlı olduğu teşebbüs sahibi dışında, aracın sürücüsü, bisiklet, motosiklet, tren, fayton, el veya at arabası gibi kazaya katılan diğer bir aracın sahibi veya işleteni de müteselsil sorumlu olabilir. Dahası, başkanlığı altındaki çocuğun bir davranışı trafik kazasına neden olan ev başkanı ve sarhoş bir şoförü hareket etmeye zorlayan ve bu nedenle üçüncü bir kişinin zarar görmesine sebep olan yolcu da meydana gelen zarardan

³⁶² Karacan Çetin, s. 318.

³⁶³ Karacan Çetin, s. 319.

müteselsil sorumlu olmaktadır.³⁶⁴ Ayrıca, motorlu aracı çalan veya gasbeden kişi ve sorumluluğu sözleşmeye dayanan sigorta şirketi de sigorta sözleşmesinde yazan tutarla sınırlı olmak üzere müteselsil sorumlular arasında yer alabilirler.³⁶⁵

Müteselsil sorumluluğun meydana gelmesi için, trafik kazasına katılanlardan her birinin zarar görene karşı sorumlu olması gerekmektedir. Zarar görenin veya üçüncü bir kişinin ağır kusuru sebebiyle sorumluluktan kurtulan bir kişinin, müteselsil sorumlu kapsamına girmesi olası değildir. Ayrıca zarara birden çok kişinin sebebiyet vermesi halinde bu kişilerden biri, tazminattan indirim sebeplerinden birinden yararlanıyorsa, bu kişi, diğer zarar verenlerin yanında, gerçekleşen zarardan yalnızca indirilmiş miktar üzerinden müteselsilen sorumlu olacaktır.³⁶⁶

Bir trafik kazası sonucu zarar gören, uğradığı zararın tamamı için müteselsil sorumlulardan istediği birine, birkaçına veya hepsine karşı tazminat talebinde bulunabilir. Ancak zarar gören, belirlenen tazminat miktarından fazlasını alamayacağı için müteselsil sorumlulardan birisinin zararı gidermesi halinde diğer müteselsil sorumlular, zarar görene karşı sorumluluktan kurtulurlar. Müteselsil sorumluların her birinin sorumluluğu ve sorumluluktan kurtulma imkânları, tabi oldukları sorumluluğa ilişkin esaslar çerçevesinde değerlendirilmektedir.³⁶⁷

Müteselsil sorumlulukta, sorumluların hepsi hakkında, KTK m. 109/1’de, *“Motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrar”* şeklinde öngörülen zamanaşımı süresi uygulanır. Ancak müteselsil sorumlulardan birine karşı kesilen zamanaşımı, diğerleri için de kesilmiş sayılır.³⁶⁸

3.2.2. Müteselsil Sorumluların İç İlişkideki Durumu

Motorlu bir aracın tesir ettiği bir trafik kazasında, üçüncü kişilerin uğradığı zararlardan sorumlu olan kişilerin, iç ilişkide birbirlerine karşı durumu, KTK m. 88/2’de,

³⁶⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 740.

³⁶⁵ Karacan Çetin, s. 320.

³⁶⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 740.

³⁶⁷ Akman, ss. 358, 359; Karacan Çetin, s. 320.

³⁶⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 740; Karacan Çetin, s. 322.

“Birden fazla kişinin sorumlu olduğu durumlarda, bunlar arasındaki ilişki bakımından zarar, olayın bütün şartları değerlendirilerek paylaştırılır. Özel durumlar ve özellikle araçların işletme tehlikeleri, zararın iç ilişkide başka türlü paylaştırılmasını haklı göstermedikçe, işletenler ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kusurları oranında zarara katlanırlar” şeklinde düzenlenmiştir.

Doktrinde, KTK m. 88/2 hükmü farklı şekillerde algılanmaktadır. Hükmün, yalnızca aynı zarardan sorumlu olan işletenler arasında uygulama alanı bulacağına yönelik bir görüş bulunmaktadır.³⁶⁹ Dolayısıyla, bir trafik kazası sebebiyle meydana gelen zarardan, KTK uyarınca sorumlu olanlar açısından, KTK m. 88 hükmü uygulanacaktır. Diğer taraftan, TBK m. 66, m. 67, m. 69 veya TMK m. 369 gibi genel hükümler çerçevesinde sorumlu olanlar açısından ise TBK m. 61 ve m. 62 hükümleri uygulanacaktır.³⁷⁰

³⁶⁹ Kemal Tahir Gürsoy, *İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Ana Hatları*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1974, s. 65, Akt: Karacan Çetin, s. 324.

³⁷⁰ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 210.

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, Adam çalıştırmanın sorumluluğu, m. 66: *“Adam çalıştıran, çalışanın, kendisine verilen işin yapılması sırasında başkalarına verdiği zararı gidermekle yükümlüdür. Adam çalıştıran, çalışanın seçerken, işiyle ilgili talimat verirken, gözetim ve denetimde bulunurken, zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse, sorumlu olmaz. Bir işletmede adam çalıştıran, işletmenin çalışma düzeninin zararın doğmasını önlemeye elverişli olduğunu ispat etmedikçe, o işletmenin faaliyetleri dolayısıyla sebep olunan zararı gidermekle yükümlüdür. Adam çalıştıran, ödediği tazminat için, zarar veren çalışana, ancak onun bizzat sorumlu olduğu ölçüde rücu hakkına sahiptir.”*

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, Hayvan bulunduranın sorumluluğu, Giderim yükümlülüğü, m. 67: *“Bir hayvanın bakımını ve yönetimini sürekli veya geçici olarak üstlenen kişi, hayvanın verdiği zararı gidermekle yükümlüdür. Hayvan bulunduran, bu zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse sorumlu olmaz. Hayvan, bir başkası veya bir başkasına ait hayvan tarafından ürkütülmüş olursa, hayvanı bulunduranın, bu kişilere rücu hakkı saklıdır.”*

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, Yapı malikinin sorumluluğu, Giderim yükümlülüğü, m. 69: *“Bir binanın veya diğer yapı eserlerinin maliki, bunların yapımındaki bozukluklardan veya bakımındaki eksikliklerden doğan zararı gidermekle yükümlüdür. İntifa ve oturma hakkı sahipleri de, binanın bakımındaki eksikliklerden doğan zararlardan, malikle birlikte müteselsilen sorumludurlar. Sorumluların, bu sebeplerle kendilerine karşı sorumlu olan diğer kişilere rücu hakkı saklıdır.”*

4721 sayılı Türk Medeni Kanunu, m. 369: *“Ev başkanı, ev halkından olan küçüğün, kısıtlının, akıl hastalığı veya akıl zayıflığı bulunan kişinin verdiği zarardan, alışılmış şekilde durum ve koşulların gerektirdiği dikkatle onu gözetim altında bulundurduğunu veya bu dikkat ve özeni gösterseydi dahi zararın meydana gelmesini engelleyemeyeceğini ispat etmedikçe sorumludur. Ev başkanı, ev halkından akıl hastalığı veya akıl zayıflığı bulunanların kendilerini ya da başkalarını tehlikeye veya zarara düşürmemeleri için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Zorunluluk hâlinde gerekli önlemlerin alınmasını yetkili makamdan ister.”*

KTk m. 88/2 hükmünün, ilk cümlesinin işletenin sorumluluğu ile kazaya katılan diğer tüm sorumlulukların çatışması halinde denkleştirme; ikinci cümlesinin ise motorlu araç işletenleri arasında zararın denkleştirilmesine ilişkin olduğuna dair, yukarıda belirtilen ilk görüşe aksi yönde olacak şekilde doktrinde bir görüş belirtilmiştir.³⁷¹ Bu görüşün esas alınması durumunda, işletenin KTK uyarınca; üçüncü bir kişinin ise genel hükümler uyarınca sorumlu olması halinde, aralarında özel hüküm niteliğindeki KTK m. 88 hükmü gereği tam teselsülün söz konusu olacağı belirtilmiştir.³⁷²

Öğretide, tehlike sorumluluğuna tabi işleten ile olağan sebep veya kusur sorumlusunun müteselsilen sorumlu olduğu durumlarda, işletme tehlikesinin mutlaka göz önünde bulundurulması gerektiği belirtilmiştir. Bu durumda tarafların kusurunun bulunup bulunmaması hususu önem arz etmemektedir.³⁷³ Aksi yöndeki görüşe göre ise, tehlike sorumluluğuna tabi işletenin kusursuz olması durumunda zararın tamamının kusur veya olağan sebep sorumlusuna yüklenilmesi gerektiği, kusuru bulunmayan işletenin, sırf tehlike sorumluluğuna tabi olması sebebiyle zararın bir kısmına katlanmak zorunda bırakılmaması gerektiği savunulmuştur.³⁷⁴ KTK m. 88/2 hükmü karşısında bu son görüşe katılmanın mümkün olmadığı da öğretide ifade edilmiştir.³⁷⁵

Birden çok işleten ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin bir trafik kazasına sebebiyet vermesi halinde, tehlike sorumluluklarının yarışması durumu söz konusu olmaktadır. Bu durumda zarar, KTK m. 88/2 gereği, işleten ve teşebbüs sahipleri arasında kusurları oranında paylaştırılmaktadır. Kanun hükmünün burada, kusuru birinci plan olarak esas aldığı belirtilmiştir. Ancak bu halde dahi, hususi durumların, özellikle araçların işletme tehlikelerinin başka türlü bir paylaşımı hakkı göstermemesi gerektiği ifade edilmiştir.

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, Müteselsil sorumluluk, Dış ilişkide, m. 61: “Birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde, haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanır.”

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, Müteselsil sorumluluk, İç ilişkide, m. 62: “Tazminatın aynı zarardan sorumlu müteselsil borçlular arasında paylaştırılmasında, bütün durum ve koşullar, özellikle onlardan her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu göz önünde tutulur. Tazminatın kendi payına düşeninden fazlasını ödeyen kişi, bu fazla ödemesi için, diğer müteselsil sorumlulara karşı rücu hakkına sahip ve zarar görenin haklarına halef olur.”

³⁷¹ Yılmaz, KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukusal Sorumluluğu, s. 295.

³⁷² Kılıçoğlu, BATİDER, ss. 42, 44.

³⁷³ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 80.

³⁷⁴ Gökcan, Kaymaz, ss. 168, 169; Havutçu, Gökyayla, s. 203.

³⁷⁵ Karacan Çetin, s. 325.

Dolayısıyla işletme tehlikesinin, KTK’nda ikinci plana atıldığı sonucuna ulaşılmıştır.³⁷⁶ Bu yorum şeklinin benimsenmesi durumunda, sorumlu işletenlerden kusursuz olanının tazminat yükümlülüğünden tamamen kurtulabileceği belirtilmiştir. Bu nedenle, bir başka görüş olarak, işletme tehlikesinin, kusurun yanında ayrıca değerlendirmeye tabi tutulması gerektiği, somut olay haklı gösterirse kusursuz olan işletenin dahi, aracının işletme tehlikesi göz önünde bulundurularak tazminatın bir kısmını üstlenmesi gerektiği; araçların işletme tehlikelerinin eşit olması halinde ise kusur oranlarına göre tazminatın paylaşılması gerektiği savunulmuştur.³⁷⁷

İki motorlu araç arasında gerçekleşen bir trafik kazasında, işletenlerin her ikisinin de kusurunun bulunmaması veya kusurların eşit olması durumunda, daha büyük işletme tehlikesi taşıyan aracın işleteninin tazminattan daha büyük pay ayması gerektiği öğretide belirtilmiştir.³⁷⁸

Zararın paylaşılmasına ilişkin bir başka görüşe göre ise, işletme tehlikesinin ve kusurun birlikte bulunması durumunda, öncelikle işletme tehlikelerinin karşılıklı olarak değerlendirmeye tabi tutulması, sonrasında tarafların kusurunun bu değerlendirmeye eklenmesi gerektiği hususu benimsenmiştir.³⁷⁹

Tehlike sorumluluğu ile olağan sebep sorumluluğunun yarışması halinde, müteselsil sorumlulardan her ikisinin de kusursuz olması durumunda davaya bakmakta olan hâkim tarafından, olayın özelliği göz önünde tutularak, zararın daha büyük kısmına tehlike sorumlusunun, küçük kısmına ise olağan sebep sorumlusunun katlanması gerektiği yönünde karar verilebileceği belirtilmiştir.³⁸⁰ Tehlike veya olağan sebep sorumluluğuna tabi olanların aynı zamanda kusurlu olmaları halinde ise kusurun paylaşılırken, öncelikle kusur oranlarının dikkate alınması gerektiği, sonrasında işletme

³⁷⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 741.

³⁷⁷ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 81; Karacan Çetin, ss. 326, 327.

³⁷⁸ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 210; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 741.

³⁷⁹ Ferhat Canbolat, Günhan Gönül Koşar, “Motorlu Aracın İşletilmesinden Doğan Hukuki Sorumlulukta ‘Kusur’un Önemi ve Sorumluluğa Etkisi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 23, S. 2, (2021), s. 858; Alfred Keller, *Haftpflicht im Privatrecht*, Band I, 5. A., Bern: Verlag Stämpfli and CIE AG, 1993, s. 348, Akt: Karacan Çetin, s. 327.

³⁸⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 742.

tehlikesinin ikinci planda değerlendirilmesi gerektiği, ayrıca işletme tehlikesinin her halükarda dikkate alınması gerektiği savunulmuştur.³⁸¹

Tehlike sorumluluğu ile kusur sorumluluğunun yarışması halinde, zararın tamamının kusur sorumlusuna yüklenmesi doktrinde savunulmuştur. Yine doktrinde, aksi yönde yer alan, tehlike ilkesine göre sorumlu olan kişinin kusursuz olması halinde dahi işletme tehlikesi nedeniyle zararın belirli bir kısmına katlanması gerektiği şeklindeki görüşe, KTK m. 88/2 hükmünde öngörülen rücu düzenine aykırı olduğu için itibar edilmemiştir. Bununla birlikte, işleten ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, kaza ve zararın oluşmasına ek kusurlarıyla katkıda bulunmaları halinde, bu kişilerin kusuru, zararı meydana getiren sebeplerden birini oluşturduğu için diğer kusurlu kimseyle birlikte kusur sorumluluğu ilkesine göre müteselsil sorumlu olacakları ifade edilmiştir. Bu durumda, kusur sorumlusu ile ek kusurlu tehlike sorumlusunun iç ilişkide, yalnızca kusur derecelerine göre birbirlerine rücu edebilecekleri belirtilmiştir.³⁸²

3.3. BİRDEN ÇOK İŞLETEN VEYA TEŞEBBÜS SAHİBİNİN BİRBİRLERİNE VERDİKLERİ ZARARLARDAN DOLAYI SORUMLULUK

3.3.1. Genel Olarak

Birden çok motorlu araç tarafından meydana gelen trafik kazalarında işletenlerden birinin veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin zarara uğraması halinde sorumluluk, KTK m. 89'da, *“Birden çok motorlu aracın katıldığı bir kazada işletenlerden biri bedensel bir zarara uğrarsa, özel durumlar ve özellikle işletme tehlikeleri başka türlü paylaştırmayı haklı göstermedikçe, kazaya katılan araçların işletenleri ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kendilerine düşen kusur oranında, zararı gidermekle yükümlüdürler.*

İşletenlerden ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birine ait bir şeyin zarara uğraması halinde, zarar gören, ancak zarar veren işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimsenin kusuru veya geçici olarak temyiz gücünü kaybetmesi veya zarar verene ait

³⁸¹ Emil W. Stark, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, 2. A., Zürich: Schulthess, 1988, s. 207, Akt: Karacan Çetin, s. 326.

³⁸² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 742, 743.

araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulduğunu ispat etmesi halinde zarar veren işleten veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi tazminatla yükümlü tutulur.

Tazminatla yükümlü olan işletenler veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri zarar gören işletene veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibine karşı müteselsilen sorumludurlar” şeklinde düzenlenmiştir. Madde metninden anlaşılabacağı üzere, ilk fıkrada bedensel zarar, ikinci fıkrada şeye verilen zarar ve son olarak üçüncü fıkrada ise birden fazla sorumlu olması halinde teselsül durumu hüküm altına alınmıştır. Manevi zararlar ise hükmün kapsamına dâhil edilmemiştir.³⁸³

KTK m. 89 hükmünün uygulama alanı bulabilmesi için kaza ve zarara çeşitli işleten veya bağlı oldukları teşebbüs sahiplerine ait araçların sebep olması ve bununla birlikte işleten veya bağlı oldukları teşebbüs sahiplerinin, KTK m. 85’e göre sorumlu tutulmaları gerekmektedir.³⁸⁴ Dolayısıyla kaza ve zarara, aracın işletilmesi neden olabileceği gibi işletilme halinde bulunmayan bir araçta işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru ya da araçtaki bozukluk veya kazadan sonraki yardım faaliyetleri de sebep olabilir.³⁸⁵ Aracı kazaya karışan işletenin, o sırada araçta sürücü veya yolcu olarak ya da aracın dışında olması önem arz etmez.³⁸⁶ Buna karşılık, KTK m. 86 gereği sorumluluktan kurtulan işleten hakkında, KTK m. 89 hükmünün uygulanması mümkün değildir. Kazaya birden çok işletenin katılmış olması halinde, bunlardan birinin sorumluluktan kurtulması durumunda, KTK m. 89 hükmü, sadece diğer işleten hakkında uygulama alanı bulacaktır.³⁸⁷

KTK m. 89 hükmünün uygulama alanı bulabilmesi için farklı işleten veya bağlı oldukları teşebbüs sahiplerine ait birden çok aracın fiilen, maddi olarak birbiriyle çarpışması, maddi bir temasta bulunması şart değildir. KTK m. 85’te öngörülen durumlardan birinin kazaya sebep olması yeterlidir.³⁸⁸ Örneğin, kurallara aykırı olarak aniden yola çıkan veya geçiş üstünlüğüne ya da hız sınırlarına uymayan araç nedeniyle, başka bir aracın kazadan kaçınmak maksadıyla manevra yaparak herhangi bir yere

³⁸³ Karacan Çetin, s. 329.

³⁸⁴ Canbolat, Gönül Koşar, s. 859.

³⁸⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 735; Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 263; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 46; Karacan Çetin, s. 329.

³⁸⁶ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 262.

³⁸⁷ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 735; Karacan Çetin, s. 330.

³⁸⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 736; Canbolat, Gönül Koşar, s. 859.

çarpması sonucu zarara uğraması halinde, KTK m. 89 hükmü uygulama alanı bulacaktır.³⁸⁹

3.3.2. Bedensel Zarardan Sorumluluk

Birden fazla motorlu aracın sebep olduğu trafik kazalarında, işletenlerden birinin bedensel zarara uğraması durumunda, kazaya karışan işletenler ve bağlı oldukları teşebbüs sahipleri arasında zararın tazmini, KTK m. 89/1’de, “*Birden çok motorlu aracın katıldığı bir kazada işletenlerden biri bedensel bir zarara uğrarsa, özel durumlar ve özellikle işletme tehlikeleri başka türlü paylaştırmayı haklı göstermedikçe, kazaya katılan araçların işletenleri ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kendilerine düşen kusur oranında, zararı gidermekle yükümlüdürler*” şeklinde düzenlenmiştir. Hükmün içeriği göz önünde bulundurulduğunda, bedensel zarara uğrayan işlete karşı diğer işleten veya işletenlerin sorumluluğu, kusur sorumluluğu olarak belirtilmektedir. Hükümde yalnızca işletenin bedensel bir zarara uğramasından bahsedilmekle belirtmek gerekir ki buradaki zarar, işletenin ölmesi veya yaralanmasıdır.³⁹⁰

KTK m. 89/1’de belirtildiği şekliyle, işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinin kusurlu olmaları halinde, meydana gelen zarar, bunlar arasında kusurları oranında paylaşılır. Ancak bu paylaşımın yapılabilmesi için hususi durumların ve özellikle işletme tehlikelerinin, başka türlü bir paylaştırmayı haklı kılmamış olması gerekmektedir. Öğretide, özellikle işletme tehlikesinin, başka türlü bir paylaştırmayı haklı göstermesi halinde, örneğin işletenlerden birinin, diğerine ait motorlu araca özgü tehlikenin, somut olayda kendi kusurundan daha yüksek bir rol oynadığını ispat etmesi halinde, hâkimin bu durumu göz önünde tutmak zorunda olduğu belirtilmiştir.³⁹¹

Motorlu araçların sahip oldukları işletme tehlikeleri, türlerine göre farklılık arz etmektedir. Bu fark, motorlu aracın ağırlığı ve hızı yönlerinden kendisini göstermektedir.³⁹²

Bedensel zarardan sorumluluk belirlenirken, işletenlerden birinin kusursuz, diğerinin kusurlu olması durumunda, kusurlu işletenin, kural olarak zararın tamamından

³⁸⁹ Karacan Çetin, s. 330.

³⁹⁰ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 82.

³⁹¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 736; Canbolat, Gönül Koşar, s. 860.

³⁹² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 737; Karacan Çetin, ss. 333, 334.

sorumlu olacağı belirtilmiştir. Ancak kusurlu işletenin, diğer kusursuz işletenin aracına özgü tehlikenin, meydana gelen zararın doğumunda, somut olarak daha fazla etkili olduğunu ispat etmesi durumunda, sorumluluktan kısmen kurtulabileceği de değerlendirilmiştir. Ayrıca, işletenlerden birinin ayırt etme gücünü geçici olarak kaybetmesi ya da aracının bozulması da işletme tehlikesini, böyle bir durumda olmayan işletene oranla artırmış olabileceği doktrinde ifade edilmiştir.³⁹³

Bedensel zarardan sorumlulukta ispat konusunda, KTK m. 89 hükmünde bir açıklık bulunmamakla birlikte taraflardan her birinin genel hükümlere göre hakkını dayandırdığı olguyu ispat etmekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Zarar gören işleten, diğerlerinin kusurunu ve işletme tehlikesi gibi tazminat miktarını etkileyen diğer hususları ispatlamakla yükümlüdür.³⁹⁴ Tarafların, diğerinin kusurunu veya işletme tehlikesinin daha büyük olduğunu ispatlayamaması durumunda, zararın eşit olarak paylaştırılacağı doktrinde belirtilmiştir.³⁹⁵ Ayrıca öğretide, KTK m. 89 hükmü açısından, zarar görenden, sorumlu tarafın kusurunun ispatı konusunda, kesin ispat beklenmediği de ifade edilmiştir.³⁹⁶ Bununla birlikte, KTK m. 84'te belirtilen, asli kusurlu sayılan hallere ilişkin durumlar, ilk görünüş ispatı olarak kabul edilmektedir.³⁹⁷

3.3.3. Şeye İlişkin Zarardan Sorumluluk

Birden fazla motorlu aracın sebebiyet verdiği bir trafik kazasında işletenlerden birine veya bağlı olduğu teşebbüs sahibine ait bir şeyin zarar görmesi halinde sorumluluk, KTK m. 89/2'de, *“İşletenlerden ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birine ait bir şeyin zarara uğraması halinde, zarar gören, ancak zarar veren işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimsenin kusuru veya geçici olarak temyiz gücünü kaybetmesi veya zarar verene ait araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulduğunu ispat etmesi halinde zarar veren işleten veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi tazminatla yükümlü tutulur”* şeklinde düzenlenmiştir. Şeye ilişkin zararların, bir şeyin yok olması veya hasar görmesi şeklinde gerçekleşebileceği belirtilmiştir. Araçta veya içinde bulunan şeylerde

³⁹³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 737.

³⁹⁴ Karacan Çetin, s. 334.

³⁹⁵ Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 277; Canbolat, Gönül Koşar, s. 860.

³⁹⁶ Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 276.

³⁹⁷ Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 277.

meydana gelen hasarlar, çekme ve onarım masrafları, değer düşmesi ve aracın kullanılamamasından kaynaklanan zararlar bu kapsamda değerlendirilmektedir.³⁹⁸

Bir trafik kazası sonucu, birden çok işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinden birisine ait bir şeyin zarara uğraması halinde, doğrudan doğruya kusur sorumluluğunun geçerli olacağı doktrinde belirtilmiştir. İşleyen ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, diğer işleyen ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin uğramış olduğu şeye ilişkin zarardan sorumlu olabilmesi için kusurlu olması gerekmektedir. İşleyen ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru da kendi kusurları sayılmaktadır.³⁹⁹

Birden fazla işleyen veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, birbirine verdiği şeye ilişkin zararın paylaştırılmasında, kusur sorumluluklarının çatışması durumu söz konusu olmaktadır. Böyle bir durumda zararın, işleyenler arasında sebebiyet verdikleri oranda (kusurları oranında) paylaştırılacağı belirtilmiştir.⁴⁰⁰ Zarar veren işleyen ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin kusurlu olmaması durumunda, sorumluluğun söz konusu olmayacağı ve zararın tamamına, zarar görenin katlanması gerektiği ayrıca ifade edilmiştir. Bununla birlikte, işleyen veya teşebbüs sahiplerinden sadece birinin kusurlu olması durumunda, kusurlu olanın hem kendi zararına, hem de diğer işleyen ve teşebbüs sahibinin zararına tek başına katlanmak zorunda olduğu şeklinde değerlendirmede bulunulmuştur.⁴⁰¹

Şeye ilişkin zararlardan sorumluluk konusunda, tehlike sorumluluğu yerine kusur sorumluluğu esas alındığı için, şeye ilişkin zararın tazmininde, araçların sahip olduğu tehlike oranı dikkate alınmaz. Her iki işleyen veya teşebbüs sahibinin kusursuz olması durumunda, kural olarak, işleyen veya teşebbüs sahiplerinin uğradıkları zarara, kendilerinin katlanmaları gerektiği ifade edilmiştir.⁴⁰²

İşletenin veya bağlı olduğu teşebbüs sahibinin kusuru ile zarar arasındaki nedensellik bağıını ispat yükümlülüğü, zarar gören işleyen ve bağlı olduğu teşebbüs sahibi üzerinde bulunmaktadır.⁴⁰³ Diğer işletenin kusuru, ayırt etme gücünü geçici olarak

³⁹⁸ Karacan Çetin, s. 335; Yılmaz, *KTk'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 277.

³⁹⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 738; Karacan Çetin, s. 336.

⁴⁰⁰ Yılmaz, *KTk'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 278; Karacan Çetin, s. 337.

⁴⁰¹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 738.

⁴⁰² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 738.

⁴⁰³ Havutçu, Gökyayla, s. 215.

yitirmesi veya araçtaki bozukluk nedeniyle zararın meydana geldiğini ispatlayamayan işleten veya teşebbüs sahibi, kendi zararına katlanmak durumunda kalacaktır.⁴⁰⁴

3.3.4. Sorumlular Arasında Rücu Sorunu

KTK m. 89/3'te, *“Tazminatla yükümlü olan işletenler veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri zarar gören işletene veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibine karşı müteselsilen sorumludurlar”* şeklinde hüküm altına alınan ifadeye göre, zarar gören işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi, diğer işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birinden veya tamamından zararın giderilmesini isteyebilmektedir. Her ne kadar hükümde, rücu ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemişse de, zararın, sorumlu olduğu kısımdan daha fazlasını karşılayan sorumlulardan her birinin, diğerlerine rücu edebileceği belirtilmektedir.⁴⁰⁵ Birlikte sorumlu olan işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinin iç ilişkideki rücu sorununa ilişkin doktrinde, KTK m. 88/2 hükmünün kıyasen uygulanması gerektiği ifade edilmiştir.⁴⁰⁶

Doktrinde *“sorumluluk çatışması”* olarak isimlendirilen hallerin kapsamına, birden fazla kişinin farklı hukuki sebeplerden dolayı, meydana gelen bir zarardan sorumlu olmaları halinde, aralarındaki rücu sorunu veya kusur ya da objektif sorumluluk nedenlerinden biri ile sorumlu olan kişinin tazminat ödememek veya miktarını azaltmak için zarar görenin kusurunu ileri sürmesi halleri girmektedir. Buna göre, birden fazla motorlu aracın sebebiyet verdiği kazalarda motorlu araç işletenleri arasındaki tazminat ve rücu konusunu düzenleyen KTK m. 89 hükmü, sorumluluk çatışmasına ilişkindir, denilmektedir.⁴⁰⁷

Aynı motorlu aracın işleteni ile bağlı olduğu teşebbüs sahibi arasındaki iç ilişkide, zarar gören kişiye tazminat ödeyen teşebbüs sahibinin, ödediği miktar için, işletenin sorumlu olduğu oran nispetince rücu edebileceği hususu doktrinde savunulmaktadır.⁴⁰⁸

⁴⁰⁴ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 84; Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, s. 278; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 739; Karacan Çetin, s. 337.

⁴⁰⁵ Karacan Çetin, s. 339.

⁴⁰⁶ Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 211.

⁴⁰⁷ Erhan Adal, “Motorlu Taşıt İşleticisinin Uğradığı Zararla İlgili Olarak «Sorumluluk Çatışmaları»”, *BATİDER*, C. IV, S. 4, (1968), ss. 621, 624, Akt: Karacan Çetin, s. 340.

⁴⁰⁸ Samim Ünan, “Karayolları Trafik Kanununun Sekizinci Kısımının ‘İşleten ve Araç İşleticisinin Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibinin Hukuki Sorumluluğu’ Başlıklı Birinci Bölümü ile ‘Sigorta’ Başlıklı İkinci

Doktrinde yer alan farklı bir görüşe göre, birden fazla motorlu aracın sebebiyet verdiği kazalarda zarar gören işleten ve/veya teşebbüs sahibine karşı müteselsilen sorumlu olan işletenlerin, bağlı oldukları teşebbüs sahipleri ile sorumluluk birlikteliği oluşturdukları belirtilmiştir. KTK m. 88/2 hükmünün, müteselsil sorumlu olan işletenler arasındaki iç ilişkide, yalnızca bedensel zararlarda kıyasen uygulanabileceği; şeye ilişkin zararlarda ise, KTK m. 89/2 hükmünün ifadesi nedeniyle, müteselsilen sorumlu işletenlerin ve varsa bağlı oldukları teşebbüs sahiplerinin, aralarındaki iç ilişkide, işletme tehlikesinin hesaba katılmaması gerektiği vurgulanmıştır. Aynı aracın işletenleri ile bağlı oldukları teşebbüs sahipleri arasındaki rücu sorununun ise genel hükümler çerçevesinde çözüme kavuşturulması gerektiği belirtilerek, bu halde de, aralarında zarar paylaştırılırken, aynı aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, aracın işletme tehlikesinden aynı derecede sorumlu olmalarından dolayı, aracın işletme tehlikesinin yine benzer şekilde hesaba katılmaması gerektiği ifade edilmiştir.⁴⁰⁹

3.3.5. Kusurun Rolü

Herkesin kendisinin sebebiyet verdiği zarara, zararın çıkmasında etkili olduğu nispette katlanması gerektiği ilkesinin bir sonucu olarak, birden çok işleten veya teşebbüs sahibinin birbirlerine verdikleri zararlardan dolayı sorumluluklarının paylaştırılması noktasında kusur önemli bir rol oynamaktadır.⁴¹⁰

Türk hukukunda, işletenlerin uğradıkları bedensel zararlar açısından, kusur ilkesine öncelik verildiği kabul edilmektedir. İşletenlerin her ikisi kusurlu ise zarar, kusur oranlarına göre dağıtılmaktadır. İşletme tehlikeleri ise ikinci derecede önem arz etmekte ve kusur oranlarına göre ortaya çıkan sonucun düzeltilmesinde dikkate alınmaktadır. Taraflardan birinin, kazada etkili olan önemli derecede yüksek işletme tehlikesinin bulunmaması durumunda, işletme tehlikeleri kural olarak eşit kabul edilmektedir.⁴¹¹ Gerçekleşen trafik kazasında, işletenlerin hiçbirinin kusurunun bulunmaması durumunda, yine tehlikelerin eşitliği varsayımına göre hareket edilmektedir. Bunun aksini iddia eden kişinin, araçlardan birinin daha fazla tehlike arz ettiğini ispat etmek zorunda olduğu

Bölümünde Yapılan Değişikliklere Dair”, *Sigorta Hukuku Dergisi*, S. 1, (1998), ss. 84, 85, Akt: Karacan Çetin, s. 340.

⁴⁰⁹ Karacan Çetin, ss. 340, 341.

⁴¹⁰ Çelikaş, s. 115.

⁴¹¹ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 273; Karacan Çetin, s. 333.

belirtilmiştir. Dolayısıyla, hangi araç daha fazla tehlike arz ediyorsa, bu aracın işletenine, sorumluluk daha fazla oranda yüklenecektir. Tehlike ve kusurun eşit olması durumunda, işletenlerin zarara, eşit olarak katlanmaları sonucu ortaya çıkmaktadır. İşletenlerden yalnızca birisinin kusurlu olması halinde ise bu işleten, zararın tamamından sorumlu olmaktadır.⁴¹²

Birden çok işleten ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birine ait bir şeyin zarar görmesi halinde ise, doğrudan doğruya kusur sorumluluğunun söz konusu olacağı doktrinde belirtilmiştir. Dolayısıyla KTK m. 89’da kanun koyucunun, bedensel zarar ile şeye ilişkin zarar arasında bir ayırım yaptığı kabul edilmektedir. İşletenlerin kusuru, her iki durumda da esas alınmakla birlikte, bedensel zararlarda ayrıca hususi durumlar ve özellikle işletme tehlikelerinin göz önünde bulundurulması gerektiği ifade edilmiştir.⁴¹³

4. TEHLİKE SORUMLULUĞUNUN İSTİSNALARI

4.1. GENEL OLARAK

Motorlu araç işleteninin tabi olduğu tehlike sorumluluğuna ait istisnai durumlar, genel hükümlerin uygulanması başlığı altında, KTK m. 87’de, “ *Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.*

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

Çalışmamızın bu bölümünde, KTK m. 87’de yer alan, yaralanan ve ölen kişinin hatır için taşındığı veya aracın kendisine hatır için bırakıldığı haller ile motorlu aracın işleteni ile maliki arasındaki ilişkide, motorlu araca gelen zararlardan sorumluluk hali ayrı başlıklar halinde incelenecektir. Maddenin ikinci fıkrasında öngörülen, motorlu araçta taşınmakta olan eşyaya ilişkin istisnai hal, çalışmamızın dördüncü bölümünde, 3.3.3.

⁴¹² Çeliktaş, s. 116.

⁴¹³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 736; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 533.

numaralı kısmında, şeye ilişkin zarardan sorumluluk başlığı altında ele alındığından, bu kısımda tekrar incelenmeyecektir.

İşletilme halindeki motorlu aracın sebep olduğu, genel hükümlere tabi tutulan diğer bir hal olarak, KTK m. 107/2’de, motorlu aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen yolculara karşı işletenin sorumluluk hali düzenlenmiştir. Bu husus da tarafımızca bu başlık altında incelenecektir.

Son olarak, yukarıda belirtilenler dışında, KTK m. 90’da, sorumluluk açısından genel hükümlere atıf yapılan bir başka hal olan, manevi zararlardan sorumluluk hali, bu başlık altında tarafımızca inceleme alanı bulacaktır.

4.2. HATIR İÇİN TAŞIMA VEYA ARACIN HATIR İÇİN VERİLMESİ

4.2.1. Yasal Düzenleme

KTK m. 87’de hatır taşımaya ilişkin husus, *“Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa... sorumluluk, genel hükümlere tabidir”* şeklinde düzenlenmiştir. Buradaki istisna, yalnızca hatır ilişkisinin tarafı olan işleten için geçerlidir. Yoksa birden fazla motorlu aracın karıştığı trafik kazalarında, diğer aracın işleteni, hatır ilişkisini ileri sürerek tazminattan indirim talep edemez.⁴¹⁴

Hatır için araç kendisine bırakılan kişinin, üçüncü bir kişiye çarpması durumu gibi hallerde, hatır ilişkisinin tarafı olmayan üçüncü kişilerin uğramış oldukları zararlardan, işletenin, tehlike sorumluluğu uyarınca sorumlu olacağı öğretide belirtilmiştir.⁴¹⁵

Mülga 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda, hatır için ücretsiz taşıma veya aracın ücretsiz kullanılmasına yönelik bir hüküm bulunmamaktadır. Bu dönemde, böyle bir durumun ortaya çıkması halinde doktrinde, işletenin sorumluluğunun hakkaniyet gereği yumuşatılması gerektiği ifade edilmiştir. Bu amaca yönelik olarak hatır

⁴¹⁴ Hüseyin Ateş, “Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun Azaltılması”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Yıl 24, S. 97, (Kasım- Aralık 2011), s. 313; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 527.

⁴¹⁵ Karacan Çetin, s. 242.

taşımasına ilişkin hususun, KTK çerçevesinde üçüncü kişinin hafif kusuru veya genel hükümler bağlamında takdiri indirim nedeni olarak dikkate alınabileceği önerilmiştir.⁴¹⁶

4.2.2. Hatır Taşımasının Koşulları

Bir kişinin araçta taşınmasının veya aracın kendisine bırakılmış olmasının dayanağının, hatır ilişkisi olduğunu kabul etmek için, birtakım koşulların varlığı gerekmektedir. Bunların en önemlileri ise, taşımanın veya aracın bırakılmasının, taşınan ya da araç kendisine bırakılan kişinin çıkarına olması ve işletenin bu hususta önemli bir yararının bulunmaması durumlarıdır.⁴¹⁷

Hatır taşımasına ilişkin yukarıda sayılı iki hususun birlikte bulunması gerekmektedir. Birinin dahi eksik olması halinde hatır taşıması söz konusu olmayacaktır. Dolayısıyla, taşınan veya araç kendisine bırakılan kişinin bu ilişkide herhangi bir çıkarının bulunmaması halinde veya işleten ya da bağlı olduğu teşebbüs sahibinin yahut bunların eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin, taşıma veya aracın kullandırılmasında ekonomik bir çıkarlarının bulunması halinde, taşıma veya aracın bırakılmasının, hatır için olmadığı kabul edilmektedir. Ayrıca işleten veya bağlı olduğu teşebbüs sahibi ya da bunların eylemlerinden sorumlu oldukları kişiler, taşıma veya aracın bırakılması işinden, maddi-manevi herhangi bir karşılık (ivaz) elde etmişlerse, bu halde de ortada bir hatır ilişkisinin varlığından söz edilemez.⁴¹⁸

Hatır taşımasına örnek olarak, araca, otostop yapan bir kişinin alınması veya aracın, kullanması için bir arkadaşına verilmesi gösterilebilir. Bununla birlikte, müşteri potansiyelini artırmak için tanıtım amaçlı ücretsiz taşımalar hatır için taşıma olarak kabul edilmemektedir. Bunun nedeni ise bu tür faaliyetlerin, şu an olmasa bile ileride ekonomik bir çıkar sağlama imkânı sağlayabilecek olmasıdır.⁴¹⁹

Taşıyan ile taşınanın eşit derecede ortak yararı bulunması hallerinde, hatır taşımasının varlığından bahsedilemeyeceği belirtilmiştir. Bu duruma örnek olarak ise

⁴¹⁶ Yasemin Durak, Turan Şahin, “Hatır İçin Taşıma”, *İÜHFM*, C. LXXIII, S. 1, (2015), s. 340; Karacan Çetin, s. 242.

⁴¹⁷ Ahmet İyimaya, “Hatır Taşınması”, *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sorunları*, Ankara, (1990), s. 254.

⁴¹⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 733; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 47.

⁴¹⁹ İyimaya, s. 255.

birlikte ava gitme durumu gösterilebilir.⁴²⁰ Durum bu olmakla birlikte, taşınan veya araç kendisine bırakılan kişinin, bunun karşılığı olarak, nezaket kuralları çerçevesinde yemek ısmarlaması ya da yakıt giderlerine katılması, öğretide karşılık olarak kabul edilmemektedir.⁴²¹

Araçta hatır için taşıma veya aracın hatır için verilmesinin, başkasına kolaylık gösterme, iyilikte bulunma fikrine dayanması gerektiği doktrinde belirtilmiştir.⁴²² Araçta bir kişinin taşınması veya aracın birisine bırakılması hallerinde, işleten yönünden bu durumların, kanuni, akdi ya da ahlaki bir görev gereği olmaması, hatır taşımasının bir diğer koşulunu oluşturmaktadır. Dolayısıyla aile bireylerinin taşınması, işçilerin işyerine ücretsiz taşınmaları veya taşıma firmalarının şehir merkezi ile terminal arasındaki ücretsiz servislerindeki taşımalar gibi bir sözleşmenin yan edimi olarak ya da kanun veya sözleşmeden kaynaklanan bir diğer ücretsiz taşıma yükümlülüklerinin var olması durumunda hatır taşımasından bahsedilemeyeceği doktrinde belirtilmiştir.⁴²³ Bu açıklamalar çerçevesinde doktrinde, hatır için taşıma kavramı, “*kanuni, akdi ya da ahlaki herhangi bir yükümlülük söz konusu olmaksızın ve maddi ya da manevi önemli bir fayda sağlanmaksızın, taşıma veya aracı bırakma eyleminin taşınan veya araç kendisine verilen kişinin çıkarı için yapılmış olması*” şeklinde tanımlanmıştır.⁴²⁴

Hatır taşıması veya aracın hatır için bırakılmış sayılması için kural olarak tarafların, özellikle işleten ve/veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, iradi olarak hareket etmiş olması gerektiği, doktrinde bir görüş olarak savunulmuştur.⁴²⁵ Dolayısıyla araca zorla binen veya bindirilen kişiler yönünden hatır taşıması kabul edilmemektedir.⁴²⁶ Buna karşılık, komşunun çocuğunun okula veya kreşe bırakılması gibi ayırt etme gücüne sahip olmayanların karşılıksız taşındığı hallerde, hatır taşıması için, işletenin davranışının iradi olması yeterli bulunmaktadır.⁴²⁷

⁴²⁰ İyimaya, s. 254.

⁴²¹ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 47.

⁴²² Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 733.

⁴²³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 733; İyimaya, ss. 254, 255; Ateş, *TBB Dergisi*, s. 308.

⁴²⁴ Karacan Çetin, s. 244.

⁴²⁵ İyimaya, s. 256; Havutçu, Gökyayla, s. 86; Bolatoğlu, s. 27; Aras, “KTK’na Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”, s. 573.

⁴²⁶ Durak, Şahin, s. 342.

⁴²⁷ Havutçu, Gökyayla, s. 87; Karacan Çetin, s. 244.

Sürücüden habersiz gizlice veya kaçak olarak yolculuk yapan kişinin durumu doktrinde tartışmalıdır.⁴²⁸ Bizim de katıldığımız görüşe göre, kaçak yolculuk eden kişinin, dürüstlük kurallarına aykırı davranışı veya suç oluşturan eylemi nedeniyle uğradığı zarardan, işletenin sorumlu tutulmaması gerektiği savunulmaktadır.⁴²⁹

4.2.3. Hatır Taşımalarının Hukuki Niteliği

Hatır taşımalarının hukuki niteliğine yönelik, “sözleşme dışı ilişki”, “sözleşme ilişkisi” ve “hukuki işlem benzeri ilişki” olmak üzere farklı nitelendirmelerin mevcut olduğu belirtilmiştir.⁴³⁰

Hatır taşımalarının, sözleşme dışı ilişki olarak belirtilmesinin nedeni, tarafların bağlanma iradesinin olmaması gerekçesine dayanmaktadır. Dolayısıyla taraflar arasında akdi bir ilişki olmadığından, hatır için taşımalarda sözleşmesel sorumluluk doğmayacaktır.⁴³¹

Hatır taşımalarının sözleşme ilişkisi olduğunun kabulünde ise bu sözleşmenin, taşıma veya vekâlet sözleşmesi ya da sui generis bir sözleşme olduğu yönünde doktrinde farklı görüşler savunulmuştur.⁴³² Ayrıca hatır taşımalarının sözleşme olarak kabul edilmesi halinde, KTK’nda genel hükümlere atıf yapılan hususlar arasında taşıma sözleşmeleri yer almadığından, yine KTK uyarınca sorumluluğun tespiti gerekecektir.⁴³³

Diğer bir yaklaşım olarak, hatır taşımalarının hukuki işlem benzeri ilişki olarak kabul edilmesinin nedeni ise tarafların herhangi bir taahhüt altına girme veya bağlanma iradesi olmamasına rağmen ortada karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının bulunmasıdır.⁴³⁴

Doktrinde bir görüşe göre, motorlu araçta bir kişinin hatır için taşınması veya hatır için aracın bir başkasına verilmesi hallerinde, tarafların iradesinin mutlaka aranması gerektiği belirtilmiş, söz konusu ilişkinin, tarafların iradelerinin karşılıklı olarak

⁴²⁸ Karacan Çetin, s. 244.

⁴²⁹ Yılmaz, *KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 136.

⁴³⁰ Karacan Çetin, s. 245.

⁴³¹ Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 601 dn. 20a; Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 46.

⁴³² Durak, Şahin, s. 344; Karacan Çetin, s. 245.

⁴³³ Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 526 dn. 24.

⁴³⁴ İyimaya, s. 257.

uyuşması nedeniyle sözleşme ilişkisi kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.⁴³⁵

4.2.4. Hatır Taşımalarının Hükümleri ve Sonuçları

CTK m. 87’de, hatır ilişkisinin varlığı halinde motorlu araç işleteninin sorumluluğunun, genel hükümlere tabi olduğu belirtilmiştir. Doktrinde bu sorumluluğun duruma göre TBK m. 49’a göre belirleneceği, tazminat miktarı belirlenirken ise TBK m. 51 ve m. 52 hükümlerinin uygulama alanı bulacağı savunulmaktadır.⁴³⁶ Bir başka görüşe göre ise, hatır ilişkisinin varlığı halinde, zarar gören tarafından, tarafların uyuşan iradeleri ispatlandığı takdirde, sözleşmeye ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği ifade edilmiştir.⁴³⁷

Hatır ilişkisinin varlığı halinde sorumluluğun CTK’na tabi olmaması nedeniyle, kısa süreli kira, ariyet veya rehin gibi işleten sıfatının değişmediği durumlarda, motorlu aracı kiralayan, rehin veya ariyet alan kişilerin, hatır için taşıdıkları veya aracı hatır için verdikleri kişilerin uğradıkları zararlardan dolayı işletenin kusursuz olarak sorumlu tutulmaması gerektiği belirtilmiştir.⁴³⁸

Hatır için taşınan veya araç kendisine hatır için bırakılan kişinin, üzerinde ve beraberinde taşıdığı eşyalara gelen zararlardan dolayı sorumluluğun, CTK m. 87/1’in hatır ilişkisi açısından uygulama alanı içerisine girip girmediği tartışmalıdır.⁴³⁹ Bu konuda bir görüş, bu tür zararlardan dolayı işletenin tehlike sorumluluğuna tabi olduğunu belirtmektedir.⁴⁴⁰ Diğer bir görüş ise, bu kişilerin şeye ilişkin zararlarından işleten ve teşebbüs sahibinin sorumluluğunun bulunmadığı yönündedir.⁴⁴¹ Tehlike sorumluluğunu benimseyen görüşe göre, CTK’nun amacından hareketle, hatır ilişkilerinde yaralanma ve ölüm hallerinde meydana gelen zararların, genel hükümlere tabi tutulması göz önünde

⁴³⁵ Karacan Çetin, s. 245.

⁴³⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 734; Nomer, “CTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 46.

⁴³⁷ Karacan Çetin, s. 246.

⁴³⁸ Ateş, *TBB Dergisi*, s. 314.

⁴³⁹ Karacan Çetin, s. 246.

⁴⁴⁰ Ateş, *TBB Dergisi*, s. 314.

⁴⁴¹ Havutçu, Gökyayla, s. 88.

bulundurulduğunda, bahse konu kişilerin uğradıkları sırf şeye ilişkin zararların, öncelikle genel hükümlere tabi olduğunu kabul etmek gerektiği ifade edilmiştir.⁴⁴²

Hatır için taşıma çerçevesinde, taşımanın zaman itibarıyla başlama ve bitiş anının tespitinin önemli olduğu vurgulanmıştır. Hatır için taşıma veya aracın hatır için bir başkasına verilmesi durumunda, kişinin araçta taşınması esnasında veya aracı zilyetliğinde bulundurduğu süreç boyunca meydana gelen zararlar açısından, genel hükümlerin uygulama alanı bulabileceği öğretide belirtilmiştir.⁴⁴³

4.2.5. Hatır İlişkisinde Tazminatın Tayini ve İspat Sorunu

Hatır ilişkisinin varlığı halinde, zarar gören kişinin hatır için taşındığı veya aracın kişiye hatır için karşılıksız bırakıldığını ispat yükümlülüğü, işleten üzerindedir.⁴⁴⁴ İşletenin bu hususu ispat etmesi durumunda, genel hükümlere göre sorumluluk söz konusu olacaktır.⁴⁴⁵ Bir görüşe göre böyle bir durumda işleten, kazanın ve kaza sebebiyle zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmelidir. Aksi halde işleten kusursuz olduğunu ispat edemezse sorumluluk kendisine yüklenmeli, fakat hâkim hatır taşınmasını göz önünde bulundurarak TBK m. 52 gereği tazminatta indirim kararı verebilmelidir.⁴⁴⁶ Yardımcı kişilerin kusurunun söz konusu olması durumunda ise, işleten ve bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, TBK m. 66 hükmü uyarınca sorumlu olması gerektiği kabul edilmektedir.⁴⁴⁷

Doktrinde, hatır için taşımanın, defî olarak kabul edilmesi ve işleten tarafından ileri sürülmesi gerektiği savunulmaktadır.⁴⁴⁸ Aksi yönde ise Yargıtay, bunun itiraz olarak re'sen dikkate alınması gerektiği kanaatindedir.⁴⁴⁹

Hatır için bir kişinin taşınması veya araç kullanılması hallerinde, bu kişilerin tazminat taleplerinden, somut olayın şartları çerçevesinde, TBK m. 51 hükmü uyarınca indirim yapılması gerektiği doktrinde kabul edilmektedir.⁴⁵⁰ Taşınan kişinin, taşınma

⁴⁴² Karacan Çetin, s. 246.

⁴⁴³ Karacan Çetin, s. 247.

⁴⁴⁴ İyimaya, s. 274.

⁴⁴⁵ Karacan Çetin, s. 247.

⁴⁴⁶ Kılıçoğlu, *BATİDER*, ss. 43, 44.

⁴⁴⁷ Havutçu, Gökyayla, s. 88.

⁴⁴⁸ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 698; Yılmaz, *KTİK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 39; Durak, Şahin, ss. 353, 354.

⁴⁴⁹ Karacan Çetin, s. 247.

⁴⁵⁰ Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 255.

dışında özel bir yararının bulunması durumunda, örneğin taşınan kişinin, acil tıbbi müdahale için hastaneye ulaştırılmasında, tazminattan yapılacak indirimin daha da yüksek olması gerektiği belirtilmiştir.⁴⁵¹ Sürücüyü aracı hızlı kullanmak konusunda teşvik veya zorlama halleri gibi taşınan kişinin ortak kusurunun bulunması durumlarında, tazminat talebinin bütünüyle reddedilebilmesi gerektiği öğretide savunulmuştur.⁴⁵² Hatır ilişkisi nedeniyle, zarar görenin tazminat taleplerinden yapılan indirimin, hakkaniyet düşüncesine dayandığı doktrinde ifade edilmektedir.⁴⁵³

Hatır taşımasının söz konusu olduğu olaylarda Yargıtay, ilk olarak maddi ve manevi tazminatın miktarının tespit edilmesi, sonrasında bu miktarın kazaya neden olan araç işletenlerine, kazaya sebebiyet verdikleri oranda paylaştırılması ve son olarak bu işletenlerden, hatır için taşıma yapan işletenin payından, hatır taşıması nedeniyle uygun bir indirim yapılarak hüküm kurulması şeklinin benimsenmesi görüşündedir.⁴⁵⁴

Hatır ilişkisinin, sözleşme ilişkisi olarak nitelendirilmesi gerektiğini savunan görüşe göre, bir kişinin hatır için taşınması veya aracın bir kişiye hatır için verilmesi durumlarında bir kazanın meydana gelmesi halinde, bu kişilerin uğramış olduğu zararlar karşısında işletenin sorumluluğunun, tarafların iradeleri esas alınarak aralarındaki sözleşmeye göre belirlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu kapsamda özellikle, hatır ilişkisinde işletenin yararının bulunmaması göz önüne alınarak, TBK m. 114/1-c.3, “İş özellikle borçlu için bir yarar sağlamıyorsa, sorumluluk daha hafif olarak değerlendirilir” hükmü gereği, tazminat talebinden indirim yapılabileceği ifade edilmiştir. Birden fazla motorlu aracın sebebiyet verdiği kazalarda ise indirimin, yalnızca hatır ilişkisine taraf olan işleten açısından uygulanması gerektiği belirtilmiştir. Hatır için taşınan kişinin, sürücünün alkollü veya sürüş için yetersiz olduğunu bilmesine rağmen, yine de araca binmiş olması varsayımında indirimin, TBK m. 114/2, hükmünün yollamasıyla TBK m. 52/1, “Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumu

⁴⁵¹ İyimaya, s. 268.

⁴⁵² Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 255.

⁴⁵³ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 734; Karahasan, s. 983; Yılmaz, *KTk’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 39.

⁴⁵⁴ Karahasan, ss. 975, 976; Karacan Çetin, s. 248.

*ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir” hükmü gereği yapılması ayrıca vurgulanmıştır.*⁴⁵⁵

Hatır ilişkisi nedeniyle, işletenin sorumluluğunun genel hükümler esas alınarak belirlenebilmesi için bahse konu ilişkide tarafların iradelerinin bulunmasının şart olduğunu öne süren görüşe göre, küçüklük, yaşlılık, ağır hastalık, yaralanma, akıl hastalığı gibi nedenlerle, ayırt etme gücü bulunmayan kişilerin karşılıksız taşınmalarının, hatır taşıması olarak ifade edilemeyeceği belirtilmiştir. Dolayısıyla doktrinde, taşınan kişinin, acil tıbbi müdahale için hastaneye ulaştırılması örneğinde olduğu gibi, taşınan kişi açısından özel bir yararın bulunduğu durumlarda, tazminat talebinden daha çok indirim yapılması gerektiği şeklindeki görüşe katılmanın mümkün olmadığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte bahse konu acil durumun bir trafik kazası sonucu meydana gelmesi durumunda, yaralıların tedavi edilmesi için gerekli önlemlerin alınmasının, KTK m. 82 gereği aslında yasal bir yükümlülük olmasından bahisle ve acil durumun, bir trafik kazası sonucu meydana gelmemiş olması ihtimalinde de, hayatı veya sağlığı tehlikede olan bir kişinin, bir sağlık kurumuna karşılıksız taşınması eyleminin, ahlaki bir yükümlülük olarak nitelendirilmesinden dolayı, bu hallerde yine hatır taşımasının söz konusu olamayacağı belirtilmiştir.⁴⁵⁶

4.3. ARACIN MALİKİ İLE İŞLETENİ ARASINDAKİ İLİŞKİDE ARACA GELEN ZARARLARDAN DOLAYI SORUMLULUK

KTK m. 87/1 gereği, motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabi kılınmıştır. Uzun süreli kira veya ariyet gibi nedenlerden dolayı aracın işleteni ile malikinin farklı kişiler olduğu durumlarda bu hüküm uygulama alanı bulacaktır.⁴⁵⁷ Ayrıca aracın, farazi işletenin hâkimiyeti altında bulunduğu durumlarda bir zarara uğraması halinde, bu kişilerin malike karşı genel hükümlere göre sorumlu olması gerektiği kabul edilmektedir.⁴⁵⁸ Aracın çalınması veya gasbedilmesi durumunda ise, aracı çalan veya gasbeden kişilerin, araca

⁴⁵⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 734; Karacan Çetin, ss. 248, 249.

⁴⁵⁶ Karacan Çetin, s. 249.

⁴⁵⁷ Karacan Çetin, s. 252.

⁴⁵⁸ Havutçu, Gökyayla, s. 89.

verdikleri zararlardan dolayı sorumluluğun, yine genel hükümlere tabi olduğu ifade edilmektedir.⁴⁵⁹

İşletenin, araca gelen zararlar dolayısıyla, malike karşı genel hükümler çerçevesinde sorumlu olduğu hallerde malik, haksız fiile ilişkin hükümlere dayanabileceği gibi işleten ile aralarında mevcut olan sözleşmeye de dayanabilir.⁴⁶⁰ Doktrinde, genel hükümler çerçevesinde sorumlu olan işletenin, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan da kendi kusuru gibi sorumlu olması gerektiği belirtilmiştir.⁴⁶¹ KTK m. 85/son hükmünde, işletenin, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olacağının belirtildiği, bu hükmün, sorumluluğun KTK'na tabi olduğu durumlarda uygulama alanı bulabileceği, dolayısıyla sorumluluğu genel hükümlere tabi olan işletenin, aracın malikine karşı somut olayın durumuna göre adam çalıştıran olarak TBK m. 66 veya m. 116⁴⁶² gereği sorumlu olabileceği belirtilerek, genel hükümler çerçevesinde sorumlu olan işletenin, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan da kendi kusuru gibi sorumlu olması gerektiği yönündeki doktrin görüşünün hatalı olduğu ifade edilmiştir.⁴⁶³

4.4. ARACIN ÇALINDIĞINI VEYA GASBEDİLDİĞİNİ BİLEREK BİKEN YOLCULARA KARŞI SORUMLULUK

KTK m. 107/2 hükmü gereği, aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek bu araca binen yolcuların uğradıkları zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir. KTK m. 107/1 hükmünde ise, motorlu aracın çalınması veya gasbedilmesi halinde işletenin, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, aracın çalınmasında ya da gasbedilmesinde kusuru olmadığını ispat etmesi durumunda sorumluluktan kurtulacağı belirtildiğinden, bu konudaki istisnai durum, işletenin yukarıda belirtilen hususları ispatlayamaması durumunda sorumluluktan kurtulamadığı hallerde söz konusu olacaktır.⁴⁶⁴

⁴⁵⁹ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 61.

⁴⁶⁰ Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, s. 68; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 30.

⁴⁶¹ Havutçu, Gökyayla, s. 89; Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 3. b., s. 139.

⁴⁶² 6098 sayılı TBK m. 116: “*Borçlu, borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılmasını, birlikte yaşadığı kişiler ya da yanında çalışanlar gibi yardımcılara kanuna uygun surette bırakmış olsa bile, onların işi yürüttükleri sırada diğer tarafa verdikleri zararı gidermekle yükümlüdür.*”

⁴⁶³ Karacan Çetin, s. 252.

⁴⁶⁴ Karacan Çetin, s. 253.

İşleten ile aracı çalan veya gasbeden kişi açısından KTK hükmünde herhangi bir ayırım yapılmadığı için ve esasında aracı çalan veya gasbeden kişinin sorumluluğunun, işletenin sorumluluğu ile aynı hükümlere tabi olmasından dolayı, motorlu aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilerek bu araca binen yolculara karşı, her ikisinin sorumluluğunun da genel hükümlere tabi olacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte yolcunun, aracın çalındığını veya gasbedildiğini araca binerken biliyor olması, sorumluluğun genel hükümlere tabi olabilmesi için gereklidir.⁴⁶⁵

Araca bindiği esnada aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilmeyen ya da gerekli dikkat ve özeni gösterse dahi bunu bilemeyecek durumda olan iyiniyetli yolcuların uğramış oldukları zararlardan dolayı sorumluluğun, tehlike esasına dayanacağı doktrinde ifade edilmiştir. İyiniyetli yolcuların, araca bindikten sonra yolculuk sırasında gerçek durumu öğrenmeleri sonucu değiştirmeyecektir. Ancak, yolcunun gerçeği öğrenmesi durumunda araçtan ayrılma imkânı varken yolculuğuna devam etmesi halinde, sorumluluğun genel hükümlere tabi olması gerektiği belirtilmiştir.⁴⁶⁶

4.5. MANEVİ ZARARLARDAN SORUMLULUKTA KUSURUN ROLÜ

Manevi zarar, sübjektif teoriye göre, kişilik değerlerine yapılan tecavüzden duyulan acı, elem ve ıstırap; objektif teoriye göre ise kişinin, kişilik değerlerinde iradesi hilafına meydana gelen eksilme olarak ifade edilmektedir.⁴⁶⁷ Doktrinde manevi zarar, kişilik hakkının kapsamına dâhil olan değerlerin ihlali durumunda ortaya çıkan acı, elem, ıstırap ve yaşam zevkinin azalması sonucu kişinin uğradığı doğrudan zarardır⁴⁶⁸ şeklinde tanımlandığı gibi; bir kişinin var olması dolayısıyla sahip olduğu kişilik hakkının kapsamına giren manevi değerlerinde, iradesi dışında oluşan objektif eksilme ve kayıpların manevi zararı meydana getirdiği⁴⁶⁹ şekliyle de tanımlanmıştır.

⁴⁶⁵ Karacan Çetin, s. 253.

⁴⁶⁶ Yılmaz, *KTK'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, s. 82.

⁴⁶⁷ Ayşe Arat, “6098 Sayılı Borçlar Kanunu m. 58’e Göre Manevî Tazminatın Belirlenmesine, 818 Sayılı Borçlar Kanunu m. 49/II’nin Kaldırılmasının Etkisi”, *EÜHFD*, C. XVII, S. 3–4, (2013), s. 190.

⁴⁶⁸ Hatemi, Gökyayla, s. 170; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 253; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, s. 655; Karacan Çetin, s. 205.

⁴⁶⁹ Rona Serozan, “Manevi Tazminat İstemine Değişik Bir Yaklaşım”, Ed.: Turhan Esener, *Prof. Dr. Haluk Tandoğan'ın Hatırasına Armağan*, 1. b., Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1990, s. 85; Fulya Erlüle, *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Bedensel Bütünlüğün İhlalinde Manevi Tazminat*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011, s. 54; Ayşenur Şahin, “Vücut Bütünlüğünün İhlalinden

KTk m. 85/1 hükmünde, bir motorlu aracın işletilmesi sonucu ortaya çıkan ölüm, yaralanma veya bir şeyin zarara uğraması gibi maddi zarar durumlarında işleten sorumlu tutulmuşken, maddi zarar halleri dışında, manevi zararların tazmini, KTK'na tabi tutulmamıştır. Manevi zararların tazmini noktasında, KTK m. 90, "... manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanunda düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır" hükmü gereği TBK'nun haksız fiillere ilişkin hükümlerinin uygulama alanı bulacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla işletenin tehlike sorumluluğunun kapsamına manevi zararlar girmemektedir.⁴⁷⁰

KTk m. 90 hükmü gereği, TBK'nun genel hükümlerine tabi olan manevi zararların tazmini, TBK m. 56'da, "*Hâkim, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebilir. Ağır bedensel zarar veya ölüm hâlinde, zarar görenin veya ölenin yakınlarına da manevi tazminat olarak uygun bir miktar paranın ödenmesine karar verilebilir*" şeklinde düzenlenmiştir.

Kişilik hakkının zedelenmesi başlıklı TBK m. 58'de manevi zararın tazmini, "*Kişilik hakkının zedelenmesinden zarar gören, uğradığı manevi zarara karşılık manevi tazminat adı altında bir miktar para ödenmesini isteyebilir. Hâkim, bu tazminatın ödenmesi yerine, diğer bir giderim biçimi kararlaştırabilir veya bu tazminata ekleyebilir; özellikle saldırıyı kınayan bir karar verebilir ve bu kararın yayımlanmasına hükmedebilir*" şeklinde düzenlenmiştir. Hükümde kusurdan bahsedilmemesine rağmen doktrinde bu düzenleme şeklinin, manevi tazminat açısından kusursuz sorumluluk esasının benimsendiği anlamına gelmeyeceği; manevi tazminatın koşullarının, kusur sorumluluğu veya kusursuz sorumluluk olmak üzere, sorumluluğun dayandığı hüküm esas alınarak belirlenmesi gerektiği ifade edilmiştir.⁴⁷¹

Motorlu bir aracın işletilmesi sonucu meydana gelen ölüm veya yaralanmalarda, manevi tazminat talepleri karşısında, işletenin sorumluluğu açısından, kusurun aranıp

Doğan Zarar ve Tazmini", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XV, S. 2, (2011), s. 144; Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 556.

⁴⁷⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 698; Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, ss. 525, 526; Kılıçoğlu, *BATİDER*, s. 32; Karacan Çetin, s. 206.

⁴⁷¹ Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop, ss. 686, 687; Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, s. 255; Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 189; Karacan Çetin, s. 207.

aranmayacağı doktrinde tartışılmıştır. Hatta maddi tazminatın şekli ve kapsamı ile manevi tazminat konularında genel hükümlere yapılan atıf sebebiyle, kusur kavramının oldukça fazla önem kazandığı ifade edilmiştir.⁴⁷² Bir görüşe göre, TBK m. 56 hükmünde kusur şartı yer almadığından, kusursuz sorumluluk hallerinde kusur bulunmasa dahi manevi tazminata hükmedilmesi gerektiği savunulmuştur.⁴⁷³ Ancak bu durumda, zarar görenin hafif kusuru bulunması halinde, tazminatta bir indirimin söz konusu olacağı ayrıca değerlendirilmiştir.⁴⁷⁴ Aksi yöndeki diğer bir görüşe göre ise, işletenin meydana gelen manevi zararlarda kendi eyleminden dolayı kusurlu; eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru dolayısıyla istihdam eden olarak, olağan sebep sorumluluğu kapsamında kusursuz sorumlu olacağı belirtilmiştir.⁴⁷⁵

Meydana gelen bir trafik kazasında, yaralanan veya ölen kişinin de kusurlu olması ya da kendisinin fazla kusura sahip olması durumunun, o kişiye manevi tazminat verilmesine engel teşkil etmeyeceği hususu ifade edilmiştir. Böyle bir durumda, öncelikle manevi tazminat olarak bir miktarın belirlenmesi ve sonrasında bu miktardan kusur oranında indirim yapılması doğru bulunmamıştır. Olması gerekenin, talep edilen manevi tazminat miktarından, matematiksel olmamak kaydıyla bir indirim yapılması gerektiği yönünde belirtilmiştir. Kusur oranına göre indirimin, ancak maddi tazminat taleplerinde göz önünde tutulabileceği ayrıca vurgulanmıştır. Dolayısıyla manevi tazminatın belirlenmesinde kusurun rolünün, ancak hakkaniyete dayalı bir indirim yapılması sonucunun doğmasında kendini gösterdiği ifade edilmiştir. Bir trafik kazasının meydana gelmesi durumunda, fazla kusurun yaralı kişide olmasının, onun manevi tazminat isteminin reddine neden olmayacağı örnek olarak gösterilmiştir. Dolayısıyla asli kusurlu mağdurun, tali kusurlu sürücünden manevi tazminat talebinde bulunabileceği, bu durumda manevi tazminat miktarından ılımlı bir indirimin yapılması gerektiği; ancak tüm kusurun zarara uğrayanda bulunması halinde, “kimse kendi kusurundan yararlanamaz” ilkesi

⁴⁷² Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”, s. 91.

⁴⁷³ Mehmet Ünal, “Manevi Tazminat ve Bu Tazminat Çeşidinde Kusurun Rolü”, *AÜHFD*, C. XXXV, S. 1-4, (1978), s. 431; Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, s. 236; Karacan Çetin, s. 209.

⁴⁷⁴ Çeliksaş, s. 121.

⁴⁷⁵ Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, s. 164; Bolatoğlu, s. 141.

gereği, kusursuz sürücünün manevi tazminat ödemekle yükümlü tutulmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir.⁴⁷⁶



⁴⁷⁶ Erhan Günay, “Yargıtay Kararları Eşliğinde Trafik Kazalarında Sorumluluk Türleri ve Manevi Tazminat Davası”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C.11, S. 115, (Mart 2016), s. 67.

SONUÇ

Sorumluluk kavramı hukukta farklı anlamlarda kullanılmaktadır. Sorumluluk hukuku konu itibarıyla, zarar verenin, zarar görenin uğramış olduğu zararı giderme yükümlülüğünden ibaret olduğu için, dolayısıyla borçlunun alacaklıya karşı malvarlığı ile sorumlu olması, sorumluluk kavramını açıklamaktadır. Farklı yönde bir başka açıklama ise, hukuk düzenince meydana getirilmiş genel davranış kurallarına veya hukuki bir ilişkiden doğan özel bir yükümlülüğe aykırı davranıştan meydana gelen zararı tazmin etme şeklindedir.

Sorumluluğun kusura dayanmasının genel kural olduğu Kara Avrupası hukuk sistemlerinde kusur sorumluluğu genel bir norm ile düzenlenmiş, kusursuz sorumluluk, sebep ve tehlike sorumluluğu gibi bu kuralın istisnasını oluşturan sorumluluk halleri ise her somut olay için ayrı ayrı düzenlenmiştir.

Mevzuatımızda kusurun tanımı yapılmamış olmakla birlikte kusur, doktrin ve uygulamadaki baskın görüşe göre, *“Hukuk düzeninin kınadığı, hoş görmediği davranış biçimi”* şeklinde tanımlanmıştır. Sübjektif ve objektif olmak üzere iki çeşit kusur teorisi; kast ve ihmal olmak üzere iki tür kusur bulunmaktadır. Sorumluluk hukukunda, sübjektif ve objektif kusur teorilerinin bir karması olan objektifleştirilmiş kusur teorisi kabul edilmektedir. Objektifleştirilmiş kusur teorisine göre, kusurun belirlenmesinde, sübjektif bir unsur olan ayırt etme gücü tamamen, failin kişisel özellikleri ise belirli bir ölçüde dikkate alınır. Bir başka deyişle, failin sübjektif birtakım özelliklerinin, belirli bir oranda objektifleştirilerek dikkate alınması, objektifleştirilmiş kusur teorisinde esastır. Sorumluluk hukukunda, failin ancak kusurunun mevcut olması durumunda sorumluluğunun söz konusu olarak tazminat borçlusu olacak olması ve kusurun olmadığı yerde sorumluluğun doğmayacak olması şeklinde kusurun iki rolü bulunmaktadır.

Kusuru ispat yükümlülüğü, 6098 sayılı TBK m. 50, *“Zarar gören, zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır”* hükmü gereği zarar görene aittir. Dolayısıyla bir iddiayı ileri süren tarafın bu iddiasını ispatlaması beklenmektedir. Ancak bazı durumlarda zarar veren hakkında kusurlu olduğuna dair bir karine mevcut olabilir. Böyle durumlarda kusuru ispat yükü tersine döner ve fail kusursuz olduğunu ispat etmekle yükümlü hale gelir.

Ülkemizde karayolları trafiğine ilişkin güncel yasal mevzuat, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna uygun olarak çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliği'dir. Çeşitli kavram ve tanımların yer aldığı KTK'nun 3. maddesinde trafik kavramı dar anlamıyla, *“Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir”* şeklinde düzenlenmiştir. Trafik kavramı geniş anlamıyla ise ulaşımı ifade etmektedir. Yine KTK ve KTY'nin ilgili maddelerinde, sürücü, yaya, yolcu, trafik görevlisi, araç, trafik kazası, karayolu, işleten, araç sahibi ve aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişiler olmak üzere hizmetliler gibi terimlerin tanımlamaları yapılmıştır.

Trafik kazalarında asli kusur sayılan haller. KTK m. 84'te, *“Araç sürücüleri trafik kazalarında;*

Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,

Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme,

İkiden fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme,

Arkadan çarpma,

Geçme yasağı olan yerlerde geçme,

Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,

Şeride tecavüz etme,

Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,

Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama,

Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama,

Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme veya duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama,

Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma, hallerinde asli kusurlu sayılırlar” şeklinde düzenlenmiştir. Bu husus KTY m. 157'de de benzer şekilde belirtilmiştir. Yargıtay, meydana gelen bir trafik

kazasında, kazaya karışan tarafların hangisinin asli kusurlu olduğunun tespiti noktasında, kural ihlali sayılan eylemin kesin bir şekilde ispatlanmadan hüküm tesis etme yoluna gidilmesini hukuka aykırı bularak, kesin ispat şartını aramaktadır.

Trafik kazasına karışan sürücülerin, hukuki ve cezai sorumlulukları söz konusu olduğunda, kusurlarının tespiti önem arz etmektedir. Bu minvalde, sürücülerin tedbirsizliği, dikkatsizliği, kanun ve yönetmeliklere aykırı hareketleri, acemiliklerinin bulunup bulunmadığı; yayaların trafik kazasının meydana gelmesindeki etkileri; araçtaki kusur, üretim hataları, ihmal ve bakımsızlığın trafik kazasının oluşumuna etkisi; karayolunun yapısının trafik kazasına etkisi ve hava durumunun trafik kazasına neden olmadaki faktörü, kusurun tespit edilmesi esnasında incelenmesi gerekli olan hususlardır.

Ölümlü ya da ağır yaralanmalı trafik kazalarında kusurun tespiti ve derecesi, bilirkişinin katılımıyla olay yerinde keşif yapılmak suretiyle; olay yerinin nitelikleri, fail, mağdur veya ölenlerin bulundukları yerler, sürücünün hareket yönü gibi hususlar tespit edilip, kroki ile belirlendikten sonra kusura etkili tüm etkenler dikkate alınarak düzenlenecek rapora göre belirlenmelidir. Bu sayılanlara ek olarak, öncelikle trafik kazasının ne zaman, nerede ve ne şekilde meydana geldiği hususlarının iyice araştırılması gerekmektedir. Bununla birlikte, kaza ile ilgili kaza tespit tutanağı, olay yeri tespit veya görgü tespit tutanağı, mobese kameraları ile çekilen fotoğraflar, krokiler, kaza ile ilgili Cumhuriyet Savcılığı veya ilgili kollukta alınan mağdur, şüpheli ve tanık ifadeleri, delil tespiti gibi kaza ile ilgili tüm kayıt ve belgeler, kaza yerinin açık adresi, kaza saati ve tarihi ile ilgili tüm bilgilerin somut, net ve açık bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir.

Yargıtay’a göre trafik kazası tespit tutanakları, bilirkişi raporu niteliğinde olmadığından, tek başlarına, hüküm kurmak için yeterli değildir. Bu belgelerin aksi sabit oluncaya kadar maddi durumu belirleyen ve itiraz halinde denetlenmesi gereken bir delil oldukları belirtilmiştir.

KTk m. 81/2’de, “Yalnız maddi hasar meydana gelen kazalarda, kazaya dâhil kişilerin tümü, yetkili ve görevli kişinin gelmesine lüzum görmezlerse, bunu aralarında yazılı olarak saptamak suretiyle kaza yerinden ayrılabilirler” denilmek suretiyle kazaya karışan taraflara, “maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı” düzenleme imkânı verilmiştir. Yargıtay, bu şekilde düzenlenen tutanağın, trafik zabıtasınca düzenlenen “Trafik Kazası Tespit Tutanağı” hükmünde olduğu görüşünü benimsemektedir.

Bir trafik kazası meydana geldiğinde, bu trafik kazasının sebeplerinin çözümüyle yapılırken ve neticesi sebebiyle kusur değerlendirmesinde bulunurken, yol ve trafik mühendisliği uzmanı kişilerden ve ayrıca motorlu araçlar konusunda otomotiv uzmanı kişilerden görüş alınması söz konusu olmaktadır. Bu halde, “*özel bilgiyi gerektiren konularda görüşü alınan kimse*” şeklinde bilirkişinin tanımı yapılabilmektedir. Bilirkişi raporunu düzenlerken, olaya, oluş şekline ve dosya içeriğine uygun, açık, anlaşılabilir, gerekçeli ve denetime elverişli olacak şekilde bir rapor düzenlemeye dikkat ve özen göstermeli, olay yeri ile ilgili varsa fotoğraf veya krokileri rapora eklemelidir. Bilirkişiler tarafından kusur tespiti değerlendirmesi yapılırken, öncelikle olayın ayrıntılı bir şekilde çözümlenmesi sonucu trafik kazasında etkili olan sürücü ve yaya davranışları ile yol, görüş, hava şartları ve araçlarda bulunması muhtemel teknik arıza gibi harici faktörlerin somut delil ve tespitler ile tutarlı ifadelerle dayandırılarak ortaya konup açıklanması gerekmektedir. Bu belirlemelerin akabinde, bunların trafik kazasının meydana gelmesindeki ve sonuçları üzerindeki ağırlıklarının takdir olunması gerekmektedir. Bu takdir işleminden sonra ise ceza davalarında asli/tali kusurlu, hukuk yargılaması içerisinde tazminat davalarında ise yüzde olarak oran verilmek suretiyle bilirkişiler tarafından görüş ve kanaat belirtilmesi gerekmektedir.

Hukukumuzda motorlu araç işletenin hukuki sorumluluğunun düzenlendiği temel kaynak 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’dur. İşletenin hukuki sorumluluğu m. 85 ve devamında düzenlenmiştir. Hükümde işletenin yanı sıra araç işleticisinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu da düzenlenmiştir. Devamında m. 86’da sorumluluktan kurtulma veya sorumluluğun azaltılması, m. 87’de genel hükümlerin uygulama alanı bulduğu haller, m. 88’de zarar verenlerin birden fazla olması halinde müteselsil sorumluluğun esaslarına yer verilmiştir. İşletenler veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri arasındaki zararın tazmini m. 89’da düzenlenmiştir.

Motorlu araç işleteni ile araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu KTK m. 85’te esas kural olarak, kusursuz sorumluluk (sebeplilik sorumluluğu) ilkesine, istisna olarak ise kusur sorumluluğu ilkesine dayanmaktadır. Bir trafik kazası sonucu meydana gelen zararda, KTK m. 85 gereği, zararın aracın işletilmesinden doğması halinde tehlike sorumluluğu, işletilme halinde bulunmayan bir aracın sebep olduğu trafik kazasından doğması halinde, duruma göre sebep sorumluluğu veya kusur sorumluluğunun öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Zararın, ayrıca trafik kazasından sonra

yapılan yardım faaliyetlerinden doğması halinde ise olağan sebep sorumluluğunun kabul edildiği belirtilebilir.

KTK m. 85/1 gereği, zarara motorlu aracın işletilmesinin neden olması durumunda, işleten hakkında tehlike sorumluluğu öngörülmüştür. KTK m. 85/2 gereği işleten, eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru nedeniyle bir kazanın meydana gelmesi durumunda, başkasının davranışından ileri gelen olağan sebep sorumluluğu ilkesine göre sorumlu olmaktadır. Ayrıca işleten, araçtaki bir bozukluktan doğan zararlardan da olağan sebep sorumluluğuna göre sorumlu olmaktadır. Ancak, işletenin, araçtaki bozukluk nedeniyle olağan sebep sorumluluğu kapsamında sorumlu olması için, bu bozukluğun kendi kusurundan kaynaklanması gerekmektedir. KTK m. 85/2'ye göre, işletenin kusuru sebebiyle, işletilme halinde olmayan motorlu bir araç, trafik kazasına sebep olursa, işleten, bundan doğan zarardan kusur (haksız fiil) ilkesine göre sorumlu olur. KTK m. 89/1 gereği, birden çok işletenin birbirlerine verdikleri zararlardan doğan sorumlulukları da kusur sorumluluğuna tabidir. KTK m. 90 gereği, trafik kazalarından doğan manevi tazminat taleplerinde, TBK'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Araç işleten ve teşebbüs sahibinin sorumluluğunun genel şartları olarak, bir trafik kazası nedeniyle zararın doğmuş olması, bu kaza ve zarara motorlu bir aracın sebebiyet vermesi ve kaza (zarar) ile motorlu araç arasında uygun illiyet bağının bulunması belirtilmiştir. Sorumluluğun özel şartları olarak ise, işleten ve teşebbüs sahipliği sıfatı, zarara motorlu aracın işletilmesinin veya işletilme halinde olmayan bir aracın işleteninin veya eylemlerinden sorumlu olduğu yardımcı kişilerin kusuru nedeniyle zararın meydana gelmiş olması, araçtaki bozukluk veya kazadan sonra yapılan yardım fiilleri nedeniyle bir trafik kazası sonucu zararın meydana gelmiş olması ve işletenin kurtuluş kanıtı getirememiş olması ifade edilmiştir. Kurtuluş kanıtının kapsamına, işleten ve bağlı olduğu teşebbüs sahibi ile bunların eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru, araçtaki bozukluk, mücbir sebep, zarar görenin ağır kusuru ve üçüncü kişinin ağır kusuru girmektedir.

KTK m. 88'de, birden fazla sorumlunun bulunduğu kazalarda üçüncü kişinin uğradığı zararlardan dolayı sorumluluk ve zararın paylaştırılmasına ilişkin esaslar, müteselsil sorumluluk kapsamında düzenlenmiştir. KTK m. 89'da ise, işletenlerin veya

bağlı oldukları teşebbüs sahiplerinin bizzat uğradıkları zararlar açısından birbirlerine karşı sorumlulukları, bedensel zararlar, şeye ilişkin zararlar ve sorumlular arasında rücu sorunu kapsamında ele alınmıştır.

Motorlu araç işleteninin tabi olduğu tehlike sorumluluğuna ait istisnai durumlar, genel hükümlerin uygulanması başlığı altında, KTK m. 87’de, “ *Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir...* ” şeklinde düzenlenmiştir. İşletilme halindeki motorlu aracın sebep olduğu, genel hükümlere tabi tutulan diğer bir hal olarak, KTK m. 107/2’de, motorlu aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen yolculara karşı işletenin sorumluluk hali düzenlenmiştir. Bunlar dışında, KTK m. 90’da, sorumluluk açısından genel hükümlere atıf yapılan bir başka hal olan, manevi zararlardan sorumluluk hali ele alınmıştır.

Hatır taşımasının koşulları, taşımanın veya aracın bırakılmasının, taşınan ya da araç kendisine bırakılan kişinin çıkarına olması ve işletenin bu hususta önemli bir yararının bulunmaması olarak belirtilmiştir. Hatır taşımasına ilişkin sayılı bu iki hususun birlikte bulunması gerekmektedir. Birinin dahi eksik olması halinde hatır taşıması söz konusu olmayacaktır. Hatır taşımasının hukuki niteliğine yönelik, “*sözleşme dışı ilişki*”, “*sözleşme ilişkisi*” ve “*hukuki işlem benzeri ilişki*” olmak üzere farklı nitelendirmelerin mevcut olduğu ifade edilmiştir.

Hatır ilişkisinin varlığı halinde sorumluluğun, duruma göre TBK m. 49’a göre belirleneceği, tazminat miktarı belirlenirken ise TBK m. 51 ve m. 52 hükümlerinin uygulama alanı bulacağı savunulmaktadır. Bir başka görüşe göre ise, hatır ilişkisinin varlığı halinde, zarar gören tarafından, tarafların uyuşan iradeleri ispatlandığı takdirde, sözleşmeye ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği belirtilmiştir. Zarar gören kişinin hatır için taşındığı veya aracın kişiye hatır için karşılıksız bırakıldığını ispat yükümlülüğü ise, işleten üzerindedir.

İşletenin, araca gelen zararlar dolayısıyla, malike karşı genel hükümler çerçevesinde sorumlu olduğu hallerde malik, haksız fiile ilişkin hükümlere

dayanabileceği gibi işleten ile aralarında mevcut olan sözleşmeye de dayanabilir denilmektedir.

KTK m. 107/1 hükmünde, motorlu aracın çalınması veya gasbedilmesi halinde işletenin, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, aracın çalınmasında ya da gasbedilmesinde kusuru olmadığını ispat etmesi durumunda sorumluluktan kurtulacağı belirtildiğinden, bu konudaki istisnai durumun, işletenin yukarıda belirtilen hususları ispatlayamaması durumunda sorumluluktan kurtulamadığı hallerde söz konusu olacağı ifade edilmiştir.

Manevi zarar, sübjektif teoriye göre, kişilik değerlerine yapılan tecavüzden duyulan acı, elem ve ıstırap; objektif teoriye göre ise kişinin, kişilik değerlerinde iradesi hilafına meydana gelen eksilme olarak ifade edilmiştir. Manevi zararların tazmini noktasında, KTK m. 90, “... manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanunda düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır” hükmü gereği, TBK’nun haksız fiillere ilişkin hükümlerinin uygulama alanı bulacağı belirtilmiştir.

Motorlu bir aracın işletilmesi sonucu meydana gelen ölüm veya yaralanmalarda, manevi tazminat talepleri karşısında, işletenin sorumluluğu açısından, kusurun aranıp aranmayacağı doktrinde tartışılmıştır. Bir görüşe göre, TBK m. 56 hükmünde kusur şartı yer almadığından, kusursuz sorumluluk hallerinde kusur bulunmasa dahi manevi tazminata hükmedilmesi gerektiği savunulmuştur. Aksi yöndeki diğer bir görüşe göre ise, işletenin meydana gelen manevi zararlarda kendi eyleminden dolayı kusurlu; eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru dolayısıyla istihdam eden olarak, olağan sebep sorumluluğu kapsamında kusursuz sorumlu olacağı belirtilmiştir.

KAYNAKÇA

- ADAL Erhan, “Motorlu Taşıt İşleticisinin Uğradığı Zararla İlgili Olarak «Sorumluluk Çatışmaları»”, *BATİDER*, C. IV, S. 4, (1968), ss. 620-645
- AKMAN Sermet, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. LXIII, S. 7-8-9, (1989), ss. 347-371
- ANTALYA O. Gökhan, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, 1. b., İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017
- ARAS Bahattin, “Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”, *Yargıtay Dergisi*, C. 34 S. 4, (Ekim 2008), ss. 527-578 (Aras, “KTK’na Göre İşletenin Kusur Sorumluluğu”)
- ARAS Bahattin, “Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı ve Uygulamada Karşılaşılabilecek Sorunlar”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 3, S. 23, (Temmuz 2008), ss. 125-134 (Aras, “Trafik Kazası Tespit Tutanağı”)
- ARAT Ayşe, “6098 Sayılı Borçlar Kanunu m. 58’e Göre Manevî Tazminatın Belirlenmesine, 818 Sayılı Borçlar Kanunu m. 49/II’nin Kaldırılmasının Etkisi”, *EÜHFD*, C. XVII, S. 3-4, (2013), ss. 185-206
- AŞÇIOĞLU Çetin, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları*, 3. b., Ankara: Sözkese Matbaacılık, 2012
- ATAMER Yeşim M., *Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması: Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kurumları*, 1. b., İstanbul: Beta Yayınevi, 1996
- ATEŞ Hüseyin, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Uyarınca Farazi İşleten Kavramı”, *Legal Hukuk Dergisi*, (Haziran 2011), ss. 2349-2355
- ATEŞ Hüseyin, “Motorlu Araç İşletenin Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibi ve İşletenin ve Teşebbüs Sahibinin Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 85, S. 4, (2011), ss. 96-105
- ATEŞ Hüseyin, “Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun Azaltılması”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Yıl 24, S. 97, (Kasım- Aralık 2011), ss. 301-320 (Ateş, *TBB Dergisi*)
- BERBEROĞLU YENİPİNAR Filiz, *Trafik Kazalarında Kusur ve Bilirkişi Rapor Örnekleri*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021
- BOLATOĞLU Bolat, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu (İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları)*, Ankara: Kazancı Hukuk Yayınları, 1988

- CANBOLAT Ferhat, Günhan Gönül Koşar, “Motorlu Aracın İşletilmesinden Doğan Hukuki Sorumlulukta ‘Kusur’un Önemi ve Sorumluluğa Etkisi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 23, S. 2, (2021), ss. 839-872
- ÇELİKTAŞ Demet, *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1987
- ÇEVİKBAŞ Rafet, Fatih Hakan Doğan, “Trafik Hizmetlerinde Yerel Yönetimlerin Rolü”, *Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, C. 4, S. 2, (Aralık 2015), ss. 50-75
- DURAK Yasemin, Turan Şahin, “Hatır İçin Taşıma”, *İÜHFM*, C. LXXIII, S. 1, (2015), ss. 339-362
- ERDOĞAN İhsan, “Haksız Fiilde Kusurlu Sorumluluk ve Özellikle Kusur Unsuru”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 3 S. 1, (1990), ss. 109-134
- EREN Fikret, “Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları”, *AÜHFD*, C. 39, S. 1-4, (1982-1987), ss. 159-212 (Eren, “Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”)
- EREN Fikret, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 23. b., Ankara: Yetkin Yayınları, 2018 (Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*)
- EREN Fikret, *Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi*, 1. b., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara: Sevinç Matbaası, 1975 (Eren, *Uygun İlliyet Bağı*)
- ERLÜLE Fulya, *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Bedensel Bütünlüğün İhlalinde Manevi Tazminat*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011
- FEYZİOĞLU Feyzi Necmeddin, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I, 2. b., İstanbul: Fakülteler Matbaası, 1976
- GÖKCAN Hasan Tahsin, *Haksız Fiil Hukuku ve Maddi-Manevi Tazminat Davaları*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2008
- GÖKCAN Hasan Tahsin, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat Sigorta ve Rücu Davaları*, 8. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014 (Gökcan, *KTk’na Göre Hukuki Sorumluluk*)
- GÖKCAN Hasan Tahsin, Seydi Kaymaz, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat-Sigorta Rücu Davaları Trafik Suç ve Kabahatleri*, 7. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010
- GÜNAY Erhan, *Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur*, Gözden Geçirilmiş 7. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020
- GÜNAY Erhan, “Yargıtay Kararları Eşliğinde Trafik Kazalarında Sorumluluk Türleri ve Manevi Tazminat Davası”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C.11, S. 115, (Mart 2016), ss. 64-70

- GÜNDOĞMUŞ Ümit Naci, Ömer Kurtaş, H. Boz, Ümit Biçer, Başar Çolak, “Kusur ve Kusur Oranlarının Belirlenmesinde Bilirkişilerin Fonksiyonu”, *Adli Bilimler Dergisi*, C. 1, S. 1, (Eylül 2002), ss. 63-67
- GÜRSOY Kemal Tahir, *İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Ana Hatları*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, 1974
- GÜVEN Osman Sabri, “Kusur Kavramı ve Çeşitleri (I)”, *Yargıtay Dergisi*, C. XX, (1981), ss. 570-588
- HATEMİ Hüseyin, Emre Gökyayla, *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, 3. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2015
- HAVUTÇU Ayşe, K. Emre Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukuki Sorumluluk*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayınevi, 1999
- İMRE Zahit, *Doktrin ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Hâlleri: İngiliz, Sovyet Rusya, Alman, Fransız ve İsviçre Hukuklarının Mukayesesiyle*, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1949
- İNAN Ali Naim, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Kitabı*, Ankara, 1979
- İYİMAYA Ahmet, “Hatır Taşınması”, *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sorunları*, Ankara, (1990), ss. 252-277
- KANETİ Selim, “Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”, *Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler Sempozyumu 1977, İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü Yayını*, (1980), ss. 29-66 (Kaneti, “Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”)
- KANETİ Selim, *Haksız Fiilde Hukuka Aykırılık Unsuru*, İstanbul: Kazancı Hukuk Yayınevi, 2007
- KARACAN ÇETİN Hatice, *Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı)*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2016
- KARAHASAN Mustafa Reşit, *Sorumluluk Hukuku: Kusura Dayanan Sözleşme Dışı Sorumluluk-Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk*, 6. b., İstanbul: Beta Yayınevi, 2003
- KELLER Alfred, *Haftpflicht im Privatrecht*, Band I, 5. A., Bern: Verlag Stämpfli and CIE AG, 1993
- KILIÇOĞLU Ahmet M., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler: Yeni Borçlar Kanunu’na Göre Hazırlanmış*, 18. b., Ankara: Turhan Kitabevi, 2014 (Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*)
- KILIÇOĞLU Ahmet, “2918 S.11 Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu”, *BATİDER*, C. XII, S. 2-3, (1984), ss. 3-52 (Kılıçoğlu, *BATİDER*)

- KILIÇOĞLU Mustafa, *Sorumluluk Hukuku, C. I, Sözleşme Dışı Sorumluluk*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2002 (Kılıçoğlu, *Sorumluluk Hukuku*)
- KOÇHİSARLIOĞLU Cengiz, “Objektif Sorumluluğun Genel Teorisi”, *DÜHFD*, S. 2, (1984), ss 175-305
- KOŞAR Günhan, *Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur ve Etkisi*, (Doktora Tezi), Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019
- MURAT Bedrettin, *Trafik Hukuku*, 7. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2013
- NARTER Sami, *Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk*, 4. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2016
- NOMER Haluk Nami, “2918 S.11 Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 66 S. 1-3, (1992), ss. 36-89 (Nomer, “KTK’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”)
- NOMER Haluk Nami, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 13. b., İstanbul: Beta Yayınevi, 2013 (Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*)
- OĞUZMAN M. Kemal, M. Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I, 12. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014
- OĞUZMAN M. Kemal, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, 11. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014 (Oğuzman, Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II)
- ÖZSUNAY Ergun, “Trafik Hukukunda Araç Sahibinin Fiil ve Davranışlarından Sorumlu Olduğu Şahıslar”, *BATİDER*, C. IV, S. I, (1967), ss. 1-64 (Özsunay, “Araç Sahibinin Sorumlu Olduğu Şahıslar”)
- ÖZSUNAY Ergun, “Türk Hukukunda İşleten’in Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından “Kusur”un Etkisi ve Önemi”, *Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler Sempozyumu 1977, İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Enstitüsü Yayını*, (1980), ss. 67-128 (Özsunay, “İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Etkisi”)
- ÖZSUNAY Ergun, “Türk Hukukunda Zarar Giderimi Sorumlusu Olarak “İşleten” (Araç Sahibi) Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar”, *BATİDER*, C. IV, S. 1, (1971), ss. 83-110 (Özsunay, “İşleten Kavramına İlişkin Bazı Sorunlar”)
- PEKMEZ Cüneyt, “Alman Karayolları Trafik Kanunu’nda 20 Haziran 2017’de Yapılan Değişiklikler Çerçevesinde Türk/İsviçre Hukuku’nda Araçların Otonomlaştırılmasının İşletenin Sorumluluğuna Etkisi”, *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 77 (1), (2019), ss. 153-184
- REİSOĞLU Safa, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 25. b., İstanbul: Beta Yayınları, 2014
- SEROZAN Rona, “Manevi Tazminat İstemine Değişik Bir Yaklaşım”, Ed: Turhan Esener, *Prof. Dr. Haluk Tandoğan’ın Hatırasına Armağan*, 1. b., Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1990

- STARK Emil W., *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, 2. A., Zürich: Schulthess, 1988
- ŞAHİN Ayşenur, “Vücut Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Zarar ve Tazmini”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XV, S. 2, (2011), ss. 123-165
- TANDOĞAN Haluk, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, Ankara: Turhan Kitabevi, 1981 (Tandoğan, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*)
- TANDOĞAN Haluk, *Türk Mesuliyet Hukuku*, 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010 (Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku*)
- TEKİNAY Selahattin S., Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 7. b., İstanbul: Filiz Kitabevi, 1993
- TUNÇ Ramazan, “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Gerçek İşleten Kavramı”, *Yargıtay Dergisi*, C. 26 S. 1-2, (Ocak-Nisan 2000), ss. 234-246
- TUNÇOMAĞ Kenan, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 6. b., İstanbul, 1976
- UYUMAZ Alper, *Motorlu Taşıt Rehni*, 1. b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012
- ÜNAL Mehmet, “Manevi Tazminat ve Bu Tazminat Çeşidinde Kusurun Rolü”, *AÜHFD*, C. XXXV, S. 1-4, (1978), ss. 397-437
- ÜNAN Samim, “Karayolları Trafik Kanununun Sekizinci Kısımının ‘İşleten ve Araç İşleticisinin Bağlı Bulunduğu Teşebbüs Sahibinin Hukuki Sorumluluğu’ Başlıklı Birinci Bölümü ile ‘Sigorta’ Başlıklı İkinci Bölümünde Yapılan Değişikliklere Dair”, *Sigorta Hukuku Dergisi*, S. 1, (1998), ss. 81-88
- YAYLA Nadir, “Karayolu Trafik Kazalarında Bilirkişilik ve Kusur Tespiti”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 88, S. 2, (Mart 2014), ss. 25-29
- YILMAZ Hamdi, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, 1. b., İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014 (Yılmaz, *KTk’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*)
- YILMAZ Zekeriya, *Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, 2. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2010 (Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 2. b.)
- YILMAZ Zekeriya, *Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları*, 3. b., Ankara: Adalet Yayınevi, 2014 (Yılmaz, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 3. b.)

Yararlanılan Elektronik Kaynaklar

<https://www.anayasa.gov.tr/tr/anasayfa/>

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

<https://www.yok.gov.tr/>

UYAP

