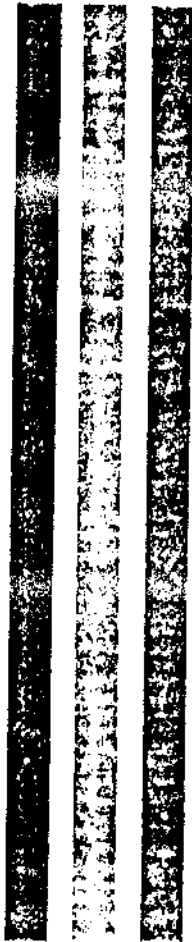


**ADANA BAROSU**  
**DERGİSİ**



Yıl : 4 Sayı : 13 Ekim 1995

# KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA GÖRE İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

Av. Mustafa TOPALOĞLU

## BİRİNCİ BÖLÜM MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN SORUMLULUĞUNUN GENEL ŞARTLARI

### A- GENEL OLARAK

Motorlu araçlar günümüz sosyal hayatında sağladıkları imkan ve kolaylıklar açısından vazgeçilmez bir unsur haline gelmişlerdir. Ancak motorlu araçların katılımıyla oluşan trafik, giderek artan ihtiyaç olmakla birlikte giderek artan bir tehlike haline gelmeye başlamıştır(1). Belirli bir hızdan sonra, sürücünün istediği zaman durma veya yön değiştirme imkanına sahip olmadığı motorlu araçların her an çevreye ve kişilere zarar verme ihtimali vardır. Gerçekleşen zararı tazmin yükümlülüğünü kusur ilkesine bağlamak, adalet teknoloji ve uygarlık fikrine ters düşen bir düşünce olurdu. Özellikle Alman İsviçre Hukuklarında araç işletenlerin sorumluluğu hakkında kusur sorumluluğu terkedilmiş ve yerine tehlike sorumluluğu öngörülmüştür(2). Bu çağdaş eğilime uygun olarak 18.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu işletenin sorumluluğu hakkında yeni düzenlemeler getirmiştir.

### B- SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ

#### 1- Tehlike sorumluluğu:

Tehlike sorumluluğunda, bir işletme faaliyet veya nesneye özgü tipik tehlikenin gerçekleşmesi sorumluluğun kurucu unsurudur. İliyet bağının bulunması şartıyla tipik tehlikenin gerçekleşmesi ile sorumluluk doğar. Sorumluluğu modern çağın özellikle sanayi ve teknolojinin ürünüdür(3).

Karayolları Trafik Kanunu, zarara, motorlu araç işletilmesinin sebep olması halinde, işleten hakkında tehlike sorumluluğunu öngörmüştür. İşleten hiç bir kusuru bulunmasa bile aracın işletilmesinin sebep olduğu zararı tazmin etmek zorundadır(4). Hatta işleten beklenmeyen halden bile sorumludur. KTK m. 85/1'de işletenin sorumluluğu, aracın işletilmesine dayanan tipik bir tehlike sorumluluğu olarak düzenlendiğinden, işleten kusurlu olsa bile, kusur ilkesine göre değil, tehlike esasına göre sorumludur(5). Bu tehlike özellikle aracın ağırlığı ve hızı dolayısıyla sadece araç içinde bulunanlar için değil, aynı zamanda yolu kullanan diğer kişiler için de söz konusudur. Bu düşüncenin bir sonucu olarak da, işletenin tehlike sorumluluğu ancak araç işletildiği takdirde gerçekleşebilir (6).

(1) Bolatoğlu Bozat, Karayolları Trafik Kanunu'na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu Ankara 1988 s. 1.

(2) Deschenaux-Tercier (Çev. Özdemir Salim) Sorumluluk Hukuku Ankara 1993, s. 112

(3) Tandoğan Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku Ankara 1993, s. 26

(4) Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C II, 2. Bası Ankara 1988 s. 228

(5) Bolatoğlu, s. 19

(6) Eren Fikret, Karayolları Trafik Kanuna Göre Sorumlu Araç İşletenin Akti Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları Ankara 1987 (Aynı Bası,

Aracın işletilmesinden doğan zararların tazmininde, işleticinin ayrıca kusuru da varsa, bu kusur, ek kusur sayılır ve işleteni KTK 86'ya göre sorumluluktan kurtarma imkanından yoksun bırakır(7).

KTK 85/1'e göre, işletenin sorumluluğu objektif özen ödevinin ihlaline dayanan olağan sebep sorumluluğu da değildir. Dolayısıyla, işleten, sürücü veya araç üzerinde bakım ve denetim yönünden her türlü özen ödevini yerine getirdiğini isbat etse bile, zarar aracın işletilmesinden doğduğu takdirde, o bundan sorumludur(8).

## 2- Olağan Sebep Sorumluluğu

Olağan Sebep sorumluluğunda, tehlike sorumluluğunun aksine, sorumluluk belirli bir tesis, işletme veya faaliyetin özel tehlikelilik haline bağlanmamış, sadece kanunda öngörülen objektif özen ödevinin ihlaline dayanmıştır.

Bu sorumluluk türünde objektif özen ödevinin yerine getirildiğini veya özen ödevi yerine getirilseydi dahi yine zararlı sonucun ortaya çıkacağını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulmak mümkündür(9).

Aracın işletilmesinden doğmayan zararlardan dolayı Kanun, işleteni kazanın veya zararın oluşuna tarzına göre olağan sebep sorumluluğuna veya kusur sorumluluğuna tabi tutmuştur (10). İşletilme halinde olmayan bir araç, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu bir davranışı ile üçüncü bir kişiye zarar vermişse veya araçdaki bir bozukluktan üçüncü kişi zarara uğramışsa, işleten sorumludur. (KTK 85/II) Burada üçüncü şahsın fiilinden veya beklenmeyen halden sorumluluk söz konusudur. Başka bir şahsın davranışından veya umulmayan halden doğan sorumluluk ise, olağan sebep sorumluluğunun tipik uygulama halidir(11). Buna karşılık işleten, kazaya kendi kusuruyla bizzat sebep olmuşsa, artık bu halde sebep sorumluluğu değil, kusur sorumluluğu ile karşı karşıyayız demektir.

Bundan başka, KTK 85/III'e göre, "İşleten, Hakimin takdirine göre kendi aracın katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı yardım edenin maruz kaldığı zararlardan sorumlu tutulabilir. " Kanunkoyucu bu fıkra ile trafik kazasından sonra yapılan yardım faaliyeti dolayısıyla uğranılan zararların tazmininde hakkaniyete dayanan bir sebep sorumluluğu öngörmüş bulunmaktadır.

## 3- Kusur Sorumluluğu

KTK 85/II'ye göre, işletilme halinde olmayan bir araç, işletenin kendi kusuruyla zarara sebep olmuşsa, işleten bu durumda kusur (haksız fiil) göre sorumlu olur. Burada zarar gören haksız fiilin bütün unsurlarıyla beraber işletenin kusurunu da isbat etmek zorundadır. (13) Şunu da belirtmekte yarar vardır ki, işleten aracı kendi kusuruyla bozmuşsa veya aracın bozuk olduğunu bilmesine rağmen buna göz yumması halinde, artık kusur ilkesine göre değil, olağan sebep so-

(7) Eren, Borçlar, s.229

(8) Bolatoğlu, s.21; Eren, Borçlar, s.229

(9) Tandoğan, s.23

(10) Eren, Borçlu, s.229

(11) Eren, Borçlar, s.229; Bolatoğlu, s.23

(12) Eren, İşleten, s.12-47; Bolatoğlu ss.25; Bazı Yazarlar bu durumda tehlike sorumluluğunun sözkonusu olduğunu savunmaktadırlar. (Kılıçoğlu Ahmet, 2918 sayılı yasaya göre Motorlu Araç İşletenin sorumluluğu, Balıder, C. XII, S.2-3, Ankara 1984, s.34

(13) Bolatoğlu, s.25

Kaza ani olarak meydana gelmelidir. Ani olaydan amaç, başlanğıç ve sonu belli olan tek ve bir defada gerçekleşen olaydır(19).

Üçüncü olarak, kaza istenilmeyen arzu edilmeyen bir olay olmalıdır(20). Buradaki istememe, işleten yönünden değil, zarar gören yönündendir.

Trafik kazasında motorlu aracın kaza yolunda ne amaçla bulunduğu önemli değildir. Askeri tatbikat veya yol tamiri amacıyla çalışan bir aracın yaptığı kazası sayılır (21). Fakat 4. H.D.8.12.1987 tarih, E.7091, K.9037 sayılı kararında, Karayollarına ait bir greyder tesviye işlemi yaparken yolun 20 cm. altından geçen bir boruya zarar vermesi olayını trafik kazası olarak kabul etmemiştir. Kaza unsurunun tanımı ve unsurları gözönüne alındığında bu kararın yerinde olduğunu söylemeye imkan yoktur.

### 3-Kaza ve Zarara Moturlu Araç Sebep Olmalıdır :

İşletenin sorumluluğu KTK m.85'te açık olarak hükme bağlandığı gibi, zararın motorlu araçtan kaynaklanması halinde söz konusu olur. KTK m.3'de motorlu araç kavramı tanımlanmıştır. "Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücü ile yürütülen araçlara motorlu taşıt denir."

Bu tanıma göre bir aracın Karayolları Trafik Kanunu'na tabi bir motorlu araç sayılabilmesi için :

- Bir aracın herşeyden önce hareket gücüne sahip olması gerekir. İleri veya geriye hareket önemli değildir(22).

- Motorlu araç kendi itici (Makine) gücüyle hareket eden araç olmalıdır. Otomobil, Otobüs, Minübüs, Kamyon, Kamyonet gibi. Buna karşılık motor gücünden başka bir güçle özellikle rüzgar, hayvan ve insan gücüyle hareket eden araçlar, motorlu araç niteliğini kazanamaz. Dolayısıyla at arabası, el arabası ve bisiklet "motorlu araç" değildir.

-Motorlu araç, kara parçası özellikle karayolu üzerinde hareket etmelidir.

KTK m.3'e "Karayolu, trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır" şeklinde bir tanım yapılmıştır. Ancak KTK m.2/II nin (a) ve (b) bentleri Kanunun uygulama alanı bakımından karayolu kavramının kapsamını genişletmiştir. Bu bentlere göre, Karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık alanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan Deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarda ele bu kanun hükümleri uygulanır. "Karayolu üzerinde hareket etmedikleri için havada (uçak, helikopter) suda (gemi, kayık v.s.) veya demiryolunda özellikle ray üzerinde hareket eden araçlar motorlu araç sayılmaz (23). Kendi hareket güçleri ile karayolunda hareket etmek şartıyla tarım, inşaat ve yol yol ma-

(19) Bolatoğlu s 151 Eren İşkazası, s 10

(20) Eren, Borçlar, s.232

(21) Aşçıoğlu, s 46)

(22) Eren Borçlar s 237

(23) "Tramvay da ray üzerinde hareket ettiği için motorlu araç sayılmaz" Adal Erhan, Trafik Kazalarında Akıl Dışı Hukuki Sorumluluk, İstanbul 1963,s.26

kinaları da motorlu araç sayılır (24). Römork, tek başına makine gücüyle işlemeyen ve bu suretle kendi kendine hareket gücüne sahip bulunmayan bir araç olduğu için, işletenin bunun traktör tarafından çekilmediği sırada başkalarına verdiği zarardan sorumluluğu tehlike sorumluluğu değil genel hükümlere göre sorumluluktur (25).

#### 4- Kaza (zarar) ile Motorlu araç arasında Uygun İliyet Bağı Bulunmalıdır :

Motorlu aracın işletilmesi veya işletilme halinde olmayan bir aracın sebep olduğu kazada işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru ya da araçtaki bozukluk veya kazadan sonraki yardım fiili, gerçekleşen zararın uygun sebebi, meydana gelen zarar da bu sebeplerin uygun sonucu olmalıdır.

Somut olayda gerçekleşen türden bir sonucu, olayların normal akışına ve hayat tecrübelerine göre, mahiyeti ve ona tamayülü itibarıyla genel olarak elverişli olan veya bu türden bir sonucun gerçekleşme ihtimalini objektif olarak arttırmış bulunan zorunlu şartla sözkonusu sonuç arasındaki bağı uygun illiyet bağı denir (26).

Somut olayda trafik kazasında, bir aracın işletilmesi, işletilme halinde olmayan bir motorlu araçta işletenin veya eyleminden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bir bozukluğun kazaya sebep olması ve kazadan sonra yapılan yardım fiili gibi sebepler neden olmalıdır. Bu sebeplerden biri somut olayda mevcut olmakla beraber, zararlı sonucun uygun sebebini oluşturmamışsa, sorumluluğu kuran uygun illiyet bağı mevcut olmadığı için, meydana gelen zarardan işleten sorumlu olmaz (27). Dolaylı illiyet yeterlidir. Mesala motorlu araç, ışığı veya gürültüsü veya aniden görünmesi ile bir insanı korkutmuş veya bir hayvanı korkutmuşsa, bundan bir zarar doğduğu takdirde illiyet bağı gerçekleşmiş olur (28).

## İKİNCİ BÖLÜM

### SORUMLULUĞUN ÖZEL ŞARTLARI

#### A- İŞLETEN SIFATI

##### 1-İşleten Kavramı

KTK m. 3'e göre "İşleten, araç, sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla siçilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet ve 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 isbat edilirse bu kişi işleten sayılır."

Motorlu bir aracı kendi menfaat ve hesabına işleten, tehlike ve masraflarını üstlenen, araç

(24) Yargıtay 4. H.D. 2.2.1986 tarih, E.5464, K/6350 sayılı kararında İmralı Cezaevi sahasında gerçekleşen Trafik kazasında KTK hükümlerinin uygulanmayacağını belirtmiştir.

(25) Eren, Borçlar, s.239.

(26) Eren, borçlar, s.241; Yargıtay 4. HD.12.12.1989 tarih E.199196461, K.1989/9570 sayılı kararında da uygun illiyet ilkesi kabul edilmiştir.

(27) Eren, Borçlar, s.241.

(28) Karahasan Mustafa Reşit, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, C.I, İstanbul 1989, s.744; Kılıçoğlu, s.33.

ile a  
yetki  
olan  
rüşü

2

a

K

ralan  
olara

a

K

nede  
bura  
cın r  
geçti  
timal

b

B

cilinc  
sanlı

c

K

olan

Ü

isbat

a

G

adi o

b

K

rek "

suru

(29) Ere  
(30) Tel  
HFM- C  
(31) Aş  
(32) Te  
(33) Aş  
(34) Kir  
tundukt  
(35) Ere

ile aracın işletilmesi için gerekli personel üzerinde fiilen ve doğrudan doğruya emir ve tasarruf yetkisine gücüne sahip olan kimseye işleten denir (29). Doktrin ve yargı uygulamasında hakim olan görüş, araç üzerinde fiili hakimiyet ve ekonomik yarar ilişkisini esas alan maddi kriter görüşüdür (30).

## 2- İşleten Çeşitleri

### a) Gerçek İşleten :

KTK m. 3'de araç sahibi, aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla alan alıcı aracın, uzun süreli kiralanması, ariyet ve rehin alınması gibi hallerde kiracı, ariyet ve rehin alan kişiler gerçek işleten olarak sayılmıştır.

### aa) Araç Sahibi :

Kural olarak resmi trafik siciline adına motorlu araç kayıtlı olan kişi araç sahibidir (31). Bu nedenle araç sahibini tesbit etmek için trafik siciline bakmak gerekecektir. Ancak bu sicilin ve buradan alınan tescil belgenin rolü mülkiyete kârîne teşkil etmekten öte gitmez. Zira motorlu aracın mülkiyeti noterden devir işleminin tamamlandığı ve zilyetliğin devredildiği anda A'dan B'ye geçtiğinden, aracın gerçek maliki ile sicilde araç sahibi olarak gözükken kimsenin ayrı olma ihtimali (azda olsa) vardır (32).

### bb) Aracın Mülkiyeti Muhafaza Kaydıyla Alıcısı :

Bir Motorlu aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan ve noterdeki mülkiyeti muhafaza siciline kayıtlı görülen kişi de gerçek işleten sayılır. Bu gibi satışlarda herhangi bir şekilde noksanlığının bulunması satın alanın işleten sıfatına etkili olmaz (33).

### cc) Aracın Uzun Süreli Kiracısı ve Rehin Alanı

Kanunda aracı uzun süreli kira, ariyet ve rehin ilişkisine dayanarak kiracı, ariyet ve rehin alan sıfatıyla işleten kişiler de gerçek işleten sayılmıştır (34).

Üzerinde akdi ve kanuni intifa hakkı kurulan motorlu araçların, intifa hakkı sahipleri aksi isbat edilinceye kadar gerçek işleten sayılır(35).

### dd) Birden Çok İşleten :

Gerçek işleten bir tek kişi olabileceği gibi, birden çok kişi de olabilir. Özellikle bir birlik veya adi ortaklık halinde araç işletenler ortak işleten sayılır.

### b) Farazi İşletenler :

Kanun gerçek işleten yerine bazı kişilerin gerçek işleten gibi sorumlu olacaklarını kabul ederek "Farazi işleten" kavramını oluşturmuştur. Burada bazı kişilerin "İşleten yerine" "İşleten gibi" sorumlulukları söz konusudur.

(29) Eren, Borçlar, s.343; Kılıçoğlu, s.6

(30) Tekinay/Akman/Burçoğlu/Altop, s.713; Bolatoğlu s.61 vd.; Özsunay Ergun Trafik Hukuku Bakımından Sorumlu şahsın Tesbitinde "Maddi Sistem" İHFM- CXXXV 1969, s.1-4, s.533 vd.; YHGK, 14.5.1982 Tarih, E.197/11-626, K.1982/505; Y.4HD 28.6.1982 Tarih, E.1982/3764, K.1982/6624

(31) Aşçıoğlu, s.10

(32) Tekinay/Akman/Burçoğlu/Altop, s.715

(33) Aşçıoğlu, s.13; Y.4HD.11.5.1978 E.9039 K.6402, YKD, 1979, s.480, 481

(34) Kiralık araçların, turistlere 7 gün için kiraya verilmesi halinde her ne kadar bir kira ilişkisi mevcut isede turistlerin turistik amaçla Türkiye'de bulduklarından aracın işleteni sayılmazlar. (Yargıtay 4HD, 16.6.1988 tarih, E.1950, K.6115 YKD, Ekim 1988, s.10

(35) Eren, Borçlar s.247

**aa) Motorlu Araçlarla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunanlar :**

Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahiplerinin, kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan işleten gibi sorumlu olacağı kabul edilmiştir. (KTK m.104) Sorumluluk, araç bu kişilerin hakimiyet alanına girdiği anda başlar ve iade edildiği anda sona erer. (36) Bu meslek grubuna dahil olanlar arasında, garaj, tamirhane, oto park yeri ve galeri sahipleri örnek olarak sayılabilir.

Kanun, mesleki teşebbüs sahiplerini kendilerine bırakılan motorlu araçların tümünü kapsamak üzere mali sorumluluk sigortası yapmakla yükümlü tutmuştur. (KTK m.104)

**bb) Yarış Düzenleyicileri :**

KTK m. 105 gereğince yarış düzenleyicileri yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, motorlu araç işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumludurlar. Buna karşılık yarışçıların veya onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacakları zararlara, gösteride kullanılan araçların uğradıkları zarardan dolayı sorumluluk genel hükümlere tabidir (37). Yarış düzenleyicileri, yarış esnasında üçüncü kişilerin uğradıkları zararları karşılamak üzere bir sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlü kılınmışlardır (KTK m.105).

**cc) Devlet ve Diğer Kamu Tüzel Kişileri :**

Devlet ve diğer kamu tüzel kişilerine ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan, devlet ve sözü geçen kamu tüzel kişileri aynen aracın işleteni gibi sorumludur. Kanun burada Devlet ve diğer kamu tüzel kişilerini, farazi işleten saymıştır. Ancak bu kuruluşlar, üçüncü kişilerin uğrayacakları zararları karşılamak için zorumlu mali sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlü tutulmamıştır.

KTK m.106/II'ye göre, kamu araçlarının sebep oldukları zararların karşılanması amacıyla Maliye Bakanlığı tarafından bir "Kamu Araçları Garanti Fonu" oluşturulur ve fona tahsis edilen tutar, bloke edilir. Zarar görene bu fondan yapılacak ödemeler, KTK'de öngörülen en az sigorta tutarının altında olamaz.

**dd) Bir Motorlu Aracı Çalan veya Gasbeden Kişi :**

KTK m. 107/1, motorlu aracı çalan ve gasbeden kişileri de farazi işleten sayarak bunların sorumluluklarını ağırlaştırmıştır. Bunun sebebi, hukuk düzeninin suç sayıldığı bir fiili sonucu, bunların, araç üzerinde fiili hakimiyet sahibi olmalarıdır (38).

KTK m. 107'de çalma ve gasp fiillerinden söz edildiği için, bu madde kapsamına gerçek işletenin bilgi ve rızası dışındaki her türlü izinsiz kullanımlar girer (39).

Aracı çalan veya gasbeden kişiler, üçüncü bir kişi olabileceği gibi, aile üyelerinden biri veya işletenin çalışan kişilerden biri olabilir. Ancak rıza ile verilen bir aracın verilme amacı dışında orneğin gezme için kullanılması halinde çalma veya gaspten söz edilemez (40).

(36) Yargıtay'ın Tamirhaneye bırakılan bir araba dolayısıyla sorumluluğu ilişkin verdiği bir karar için bkz. Karahasan s.1078

(37) Tekinay Akman Burcuoğlu/Altop, s.719

(38) Eren, Borçlar, s.251

(39) Eren, Borçlar, s.251

(40) Ozsunay Ergun, Çalınan ya da İşletenin izni dışında yararlanılan motorlu taşıtın sebep olduğu zararlardan dolayı, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler IV. Sempozyumu, MHE, İstanbul 1982, s.23. Yargıtay 4 HD 2 10 1989 Tarih, E 5722, K 7198 YKD, C XVI, S 2, Şubat 1990, s.201-203

Çalınan veya gasbedilen aracın sürücüsü de aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu biliyor veya gerekli özeni gösterdiği takdirde bilebilecek durumda ise, aracı çalan veya gasbedenle birlikte muteselsilen sorumludur (41).

Kanun gasp ve çalınma sonucu üçüncü kişilerin uğradığı zararlardan aracı işletenin de sorumlu olduğunu kabul etmektedir. Ancak bu sorumluluk, isbat yükü ters çevrilmiş kusur sorumluluğudur. Kanun, burada gerçek işletenin kusurunu karine olarak kabul etmiştir. Bu sebeple, gerçek işleten kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin aracın çalınmasında veya gaspedilmesinde kusuru olduğunu isbat ederse sorumlu tutulamaz. Buna karşılık, çalınma veya gasp olayında kusursuzluğunu ispat edemezse zarar görene karşı kusur sorumluluğuna, zarara sebebiyet veren hırsız veya gasp ise tehlike sorumluluğuna göre sorumlu olur. Gerçek işleten, sorumlu olduğu ve zararı tazmin ettiği takdirde, diğer sorumlulara, mesela aracı çalana veya gasbedene rücu edebilir (42).

İşleten aracın kapı camlarını kapattığını, kontak anahtarlarını araç üzerinde ve kolayca elde edebilecek başka bir yerde bırakmadığını, sürücü ve diğer yardımcıları seçmede, talimat vermede, denetlemede her türlü özeni gösterdiğini ispat ederse, aleyhindeki kanuni karineyi çürütmüş olur. İşleten aracın mekanik güvenlik donanımını da sağlamak zorundadır (43).

KTK m. 107/ III'e göre "çalınmış veya gaspedilmiş motorlu araç bir olaya sebep olmuş ve gerçek işleten sorumlu tutulamıyorsa, kişiye gelen zararlar 108.nci madde uyarınca Garanti Fonu'ndan karşılanır.

### *c) İşletenin Sorumlu Olduğu Kişiler*

İşleten KTK 85/III'te işleteni aracın işletilmesine katılan yardımcıların yani başkalarının davranış ve eylemlerinden sorumlu tutmuştur. İşleten burada genellikle başkalarının fiillerinden sorumluluğu ifade eden sebep sorumluluğu ilkesine göre sorumludur (44). Gerçekten de işleten, motorlu aracın trafiğe sokulup sokulmamasından, aracın sürücü tarafından hangi amaçla kullanılacağına karar verme mevkiisinde bulunmaktadır. Bu yüzden araçla hizmet yönünden ilgili kişilerin davranışı işletme tehlikesinin bir veçhesini oluşturduğundan, işletenin bu davranışlardan dahi sorumlu tutmak yerinde olmuştur (45).

İşleten aracın sürücünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin aracın işletilmesi esnasında başkalarına verdikleri zarardan sorumludur. Sorumluluğun söz konusu olması bakımından, bu kişilerin eylemlerinin kusurlu olarak nitelendirilip nitelendirilmemesinin önemi yoktur (46).

Aracın direksiyonunda bulunan, aracı sevk ve idare eden, onu süren kimseye sürücü denir. İşleten yetkili sürücünün her türlü eyleminden sorumludur. İşletenin sorumluluğunu doğumu için aracı sürücüye bırakması yeterli olup, sürücünün aracı tahsis amacı dışında kullanması on sorumluluktan kurtarmaz (47).

(41) Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.722

(42) Eren, Borçlar, s.253

(43) "Arabasını evinin önüne park edip, kapılarını kitleyerek terkeden araç sahibi kendinden beklenen özeni göstermiş sayılır. Davalıdan aracın çalınmasını önleyici alarm veya baston kilid gibi tedbirleri alması istenemez" YHGK, 24.1.90 tarih, E.1999/4-635, K.17, İKİD Y.30, s.356, Ekim'90, s.752

(44) Bolatoğlu, s.108

(45) Bolatoğlu, s.108

(46) Eren, borçlar, s.256

(47) Kılıçoğlu, s.19 vd.



İşletenin sorumlu olduğu diğer kişiler, aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerdir. Aracın kullanılmasına katılan kişileri geniş yorumlamak gereklidir (48). Bu kişilere örnek olarak, sürücü yardımcıları (muavinle) aracın manevra yapması sırasında sürücüyü işaret verenler, aracın işletilmesine yardım eden vs. sayılabilir. Kendi davranışları ile aracın işletilme ve kullanılmasına katılan yolcuları da yardımcı kişilerden saymalı ve bunlardan işleten sorumlu tutulmalıdır (49).

## **B- ZARARA MOTORLU ARACIN İŞLETİLMESİ VEYA KANUNDA ÖNGÖRÜLEN DİĞER BİR OLAY SEBEP OLMALIDIR:**

Kazaya motorlu bir aracın işletilmesi sebep olabileceği gibi, işletilme halinde olmayan bir aracın işletenin veya yardımcı kişilerinin kusuru veya araçtaki bir bozukluk ya da kazadan sonraki yardım fiili sebep olabilir.

### **1- Zarara Motorlu Aracın İşletilmesi Sebep Olmalıdır**

Motorlu aracın işletilmesi halinde işletme olgusuna dayanan bir tehlike sorumluluğu söz konusudur. Nitekim, KTK m. 85/1'e göre "Motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya birşeyin zarara uğramasına sebep olursa motorlu aracın işleteni bu zarardan sorumlu olur."

İşletme kavramını açıklayan iki görüş vardır. Makine tekniğine ilişkin görüş gereğince, bir motorlu taşıtaracı, kendini harekete geçiren mekanik aksam (özellikle motor ve ışık donanımı) çalıştığı takdirde işletme halinde sayılır (50). Motorlu araçların mekanik aksamından amaç, yalnız motor ve elektrik donanımı değildir. Burada önemli olan motorlu aracın kendi içinde gelişen üretilen güçlerin yarattığı özel tehlikelerdir. Bu nedenle motor gücü olmadan aracın kendi ağırlığı ve hacmi nedeniyle hareket halinde bulunmasında da işletme hali sözkonusudur (51).

İkinci görüş ise aracın trafiğe sokulmasını yeterli bulmaktadır. Araç bir kere trafiğe sokulup trafik kurallarına tabi tutulanca, artık işletiliyor sayılmalıdır (52). Aracın hareket veya durma halinde motoru veya diğer mekanik aksamının çalışma halinde olup olmasının önemi yoktur (53).

Türk Hukuk Doktrininde durum tartışmalıdır (54). Yargıtay görüşü ise 2918 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesi yakın bir dönemi kapsadığından henüz ortaya çıkmamıştır.

Mekanik sistemin benimsenmesi KTK'nun amacına daha uygun düşeceği kanısındayız. Aslında ideal planda doğru olduğu muhakkak olan trafiğe çıkarma görüşü benimsenirse, KTK m. 85/1'in uygulama imkanı kalmaz (55). Fakat işletme halinin belirlenmesi için kural olarak mekanik ölçü dikkate alınmakla beraber, 85/1 ile zararın karşılanması imkanı bulunmayan özel ve ağır tehlike yaratılmış durumlarda da geniş yorum suretiyle işletme hali kabul edilmelidir (56)

(48) Eren, Borçlar, s.257

(49) Bolatoğlu, s.123 vd

(50) Acal, s.44; Tekinay Akman/Burcuoğlu/Altop, s.710-711

(51) Aşcıoğlu, s.38)

(52) Acal, s.45, Tandoğan, s.241-242

(53) Aşcıoğlu, s.38

(54) Acal, s.151, Tekinay Akman/Burcuoğlu/Altop, s.711, trafiğe çıkarma görüşünü; Tandoğan, s.258 Eren, Borçlar, s.261, Bolatoğlu, s.74-75 Mekanik sistem benimsenmiştir. Özellikle Trafiğe çıkarma görüşünün eski kanun zamanında ifen sürüldüğü günden uzak tutulmamalıdır.

(55) Aşcıoğlu, s.40

(56) Aşcıoğlu, s.40)

Örneğin karayolu üzerinde geceleyin işaretsiz park halinde bırakılan araç, özel ve ağır bir tehlike yaratırken, gündüz vakti karayoluna park edilen bir aracın ağır ve özel tehlike yarattığı söylenemez.

## 2- Zarara İşletme Halinde Olmayan Bir Araç Sebep Olmalıdır :

KTK m.85/II'ye göre işletenin sorumlu olması için aşağıdaki şartlar gerçekleşmelidir.

*a) Zarar, işletme halinde olmayan motorlu bir aracın sebep olduğu trafik kazasından doğmalıdır*

Motorlu araç işletilme halinde olmamalıdır. Aracın hangi halde işletme halinde olup olmadığı aşağıda incelenmiştir. Yol kenarına park edilmiş bir araç işletilme halinde olmadığı kabul edilebilir. Ancak araç trafik akımı içinde zorunlu olarak durmuşsa işletme halinden çıkmamıştır (57)

Zarar bir trafik kazasından doğmalıdır. Trafik kazası, motorlu araçların karayolunda hal ve hareketlerinin sonucu zararlı sonuçlar doğuran bir olgudur. Motorlu aracın meydana gelen kazada aktif rol oynaması gerekmez (58). Bu nedenle karayolunda park edilmiş ve işletme halinde olmayan bir aracın neden olduğu kaza trafik kazasıdır. Motorlu aracın hazırlık ve bakım işleri sırasında gerçekleşen olaylar trafik kazası sayılmaz (59). Mesela, aracın lastiğinin değiştirilmesi araca benzin ve su koyulması, fren balatalarının yenilenmesi sonucu meydana gelen kazalar trafik kazası değildirler. Bu gibi olaylardan sorumluluk, KTK m. 85/II'ye göre değil, genel hükümlere (BK 41, 55) göre belirlenecektir.

*b) Zarar gören, kazaya işletme halinde olmayan aracın işletenin veya yardımcılarının kusurunun veya aracın bozukluğunun sebep olduğuna ispat etmelidir*

Kazaya işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru sebep olmalıdır. Kaza işletenin kusuru sonucu meydana gelmişse, burada işletenin kusur (haksız fiil) sorumluluğu söz konusudur (60). Bu halde sorumluluğun doğumu için işletenin objektif teoriye göre tecbit edilecek kusuru ve illiyet bağı mevcut olmalıdır (61). Kazayı işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru sebep olmuşsa işletenin sorumluluğu olağan sebep sorumluluğunun tipik şeklidir (62). Yalnız burada işverene BK m.55'de olduğu gibi kurtuluş kanıtı getirme imkanı tanınmamıştır. İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun belirlenmesinde de objektif kusur teorisi esas alınır (63).

İşleten, kazaya araçtaki bir bozukluğun sebep olması halinde de sorumludur. Motorlu bir araç, tahsis edildiği kullanma amacı gözönünde tutularak, işletme ve trafik güvenliği açısından tekniğin ulaştığı güncel duruma uygun üretilmemiş veya elverişli malzemedan yapılmamış, gerekli tarzda donatılmamış ya da bakılmamışsa bozuktur. Donanım veya mekanik aksamı çalışmayan bir aracı da bozuk saymak gerekir (64). Araçtaki bozukluğun sebebi illiyet bağını

(57) BGE, x63 II 237x Anıldığı Yer: Aşcıoğlu, s.73

(58) Aşcıoğlu, s.78

(59) Eren, Borçlar, s.267

(60) Eren, Borçlar, s.261

(61) Eren, Borçlar, s.268

(62) Eren, Borçlar, s.261

(63) Bolatoğlu, s.179

(64) Eren, Borçlar, s.269. Bolatoğlu, s.179; Yargıtay, fren veya lastik patlaması gibi arıza durumları beklenmeyen hal olduğunu, bu sebeple işleteni sorumluluktan kurtarmayacağı görüşündedir. 1.11.HD. 11.12.67 tarih, E 7083, K.738 ve 4.HD.20.1.77 tarih, E.12395 K.568, Karahasan, s.10923-1095

kesen sebepler (mücbir sebep, zarar gören veya üçüncü şahsın kusuru) istisna olmak üzere önemli değildir. Sorumluluk bakımından, araçtaki bozukluğun kusurlu veya kusursuz davranıştan ileri gelmesi arasında fark yoktur (65).

İşleten kusursuzluğunu veya aracın bozuk olmadığını ispat zorunda değildir. Aksine kanunda, kazaya işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bozukluğun sebep olmadığına dair bir karine öngörülmüştür. Bu nedenle kanunda kusur ve bozukluğun isbatı, zarar görene yükletilmiştir (66).

### **3- Zarara Kazadan Sonra Yapılan Yardım Çalışmaları Sebep Olmalıdır**

KTK m.85/III'te özel bir sorumluluk hali öngörülmüştür. İşleten kendi aracının katıldığı bir trafik kazasından sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı, yardım edenin uğradığı zararlardan da sorumludur. Burada hakkaniyete dayalı objektif bir sorumluluk söz konusudur (67). KTK m. 85/III hükmü aslında, kazaya uğrayanlara yardım edenlerin maruz kalacakları zararlara adeta trafik kazasından doğan zarar niteliği vermek ve bunu işletenin sorumluluğunu karşılayan sigorta kapsamı içine almak amacını taşımaktadır (68).

KTK 85/III'e göre işleten birbirinden farklı iki halde sorumlu tutulmaktadır (69). Gerçekten bu maddeye göre işletenin sorumlu tutulabilmesi için ya kazadan kendisinin sorumlu olması, yen kazaya kendisinin sebebiyet vermesi veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yapıldığı için, bu halde de yardım çalışmaları nedeniyle yardım edenin uğramış olduğu zararları ödemek zorundadır. KTK 85/III'e göre, işleten hakim takdirine uygun olarak tazminat ödemek zorundadır. Kanun bu hususta hakime takdir hakkı vermektedir. Hakim, Somut olayı gözönünde tutarak tazminatın miktarını serbestçe tayin edebilir (70).

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **İŞLETENİN SORUMLULUĞUNU SONA ERDİREN AZALTAN SEBEPLER VE MECBUR MALİ SORUMLULUK SİGORTASI**

#### **A - İŞLETENİN SORUMLULUKTAN KURTULUŞ SEBEPLERİ**

##### **1-Genel Olarak**

KTK m. 86'da işletenin sorumluluktan kurtulması düzenlenmiştir. Buna göre, "İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini isbat ederse, sorumluluktan kurtulur. Bu madde hükmüne göre, işleten ilk önce zararı doğrudan kazanın, münhasıran mücbir sebep veya zarar görenin ya da üçüncü bir kişinin ağır kusuru gibi bir sebepten ileri geldiğini ve dolayısıyla uygu illiyet bağının kesildiğini isbat etmek zorundadır. Ancak bu isbat, işleteni sorumluluktan ku

(65) Eren, Borçlar, s.269

(66) Eren, Borçlar, s.270; Aşcıoğlu, s.76

(67) Aşcıoğlu, s.181. Aslında bu şekilde bir hüküm getirilmemiş olsaydı bile işleten zarar görenlere karşı vekaletsiz iş görme (BK) 413) sorumlu olurdu.

(68) Görsoy Kemal Tahir, İsviçre Hukukunda Trafik Kazasından Doğan Hukuki Sorumluluğunun Ana Hatları, Ankara 1974 s.36

(69) (60) Eren, Borçlar, s.272

(70) Boiatçıoğlu, s.181

larmaya yetmez (71). İşletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için, ikinci olarak, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusursuzluğu ile kazaya, araçtaki bozukluğun sebep olmadığını da ispat etmesi gerekir.

## 2- Kurtuluş Nedenlerindeki Ortak Unsurlar:

### a) İşleten veya Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Kusuru Bulunmamalı

İşletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun bulunmaması gereklidir. İşletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler, aracın sürücüsü ve aracın kullanılmasına katılan yardımcı şahıslardır (72).

KTK, araç kullanabilmenin aracı trafiğe çıkarabilmenin ve araç kullanırken, uygulanması gerekli diğer bütün kuralların neler olduğunu 46. maddesinde belirtmiştir. Bu kurallara aykırı araç kullanılması halinde kusurlu bir davranış söz konusudur (73). İşleten kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin trafik kurallarına uyduklarını, her türlü uyarıcı işaretleri tam zamanında verdiklerini, hız sınırını aşmadıklarını yolun kendilerine ait şeridinde seyrettiklerini ispat etmesi gerekir (74). Ancak işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için, bütün kurallara uygun davrandığını ispatlaması kendinden beklenmemelidir. Ondan sadece zarar gören taraftan ileri sürülen kusurla ilgili iddiaları çürütmesi istenmelidir (75).

### b) Araçtaki Bir Bozukluğun Kazası Etkilenmemiş Olması

Burada, aracın kazaya sebep olan kısım veya parçasının bozuk olması gerekir (76). Buna karşılık, bozuk olmakla birlikte, kazanın oluşunda hiçbir illi katkısı bulunmayan bozukluk, sorumluluk yönünden önem taşımaz. Bu nedenle işleten, aracın tüm parçalarının bozuk olmadığını ispat zorunda değildir. Gerçekten mesala, kazaya sebep olan bir aracın lastikleri eski olmakla beraber, bu kazanın oluşunda rol oynamamışsa işleten sorumlu olmaz. Yine kazaya sebep olan bozukluk, zarar görenin veya üçüncü bir kişinin ağır kusuruna dayanmaktaysa bu durumda işleten sorumlu tutulamaz (77).

Araçtaki yapım ve üretim (imalat) hataları, üçüncü kişilerin kusuru sayılmaz. Esasen, işletme sorumluluğu bu tür tipik bozukluk veya noksanlıklara dayandığı için işleten bu gibi bozuklukların sebep olduğu zararlardan sorumludur (78).

Yetkili makamların yapmış oldukları trafik muayenesi, onların vermiş oldukları geçici yol belgesi, trafik düzeniyle ilgili olup, hakimi bağlamayacağı için, işleteni sorumluluktan kurtaramaz (79).

Kanun aracın bozuk olmadığını ispatını işletene yüklemiştir. Araçtaki bozukluk işletenin ister kusurlu ister kusursuz bir davranışına dayansın, sonuç değişmez. Bu sebeple, işleten araçtaki bozukluğun kusuruna dayanmadığını ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulamaz. (80)

(71) Eren, Borçlar, s.273

(72) Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s.729

(73) Yargıtay 4. HD'nin 13.3.1980 tarih ve E.1279, K.3265 sayılı kararından "Trafik kazalarında kusurlu davranışlarının tesbiti özel ve teknik bilgi ve yeteneği gerektirdiğinden incelemenin muhakkak surette uzmanlığı tartışmasız bulunan kişilerden seçilen bilirkişiler eliyle yapılması şarttır. "YKD, 1982, s.1, s.301

(74) Eren Borçlar, s.274 ; Bolatoğlu, s.185

(75) Bolatoğlu, s.185; Kılıçoğlu, s.36

(76) Tandoğan, s.213, Bolatoğlu, s.186

(77) Eren, Araç İşleten, s.49, Bolatoğlu, s.186

(78) Eren, Borçlar, s.275

(79) Bolatoğlu, s.187

### 3- Sorumluluktan Kurtuluş Sebepleri

#### a) Mücbir Sebep

Mücbir sebep, önceden öngörülmeven, motorlu işletenin işletmesi veya faaliyeti dışında kalan ve karşı koyulamayacak şiddette kendini gösteren olağanüstü bir olaydır (81). Burada bir olayın mücbir sebep olarak tanımlanabilmesi için, bunun mutlaka işletenin işletmesi (aracı) dışında oluşan bir olay olması gerekir (82).

Mücbir sebep genellikle tabii olaylardan oluşur. Bu olaylar arasında özellikle yıldırım, deprem, yer kayması taşların ve meteorların düşmesi gibi olaylar gösterilebilir (83). Buna karşılık, yağmur, kar, sis, buzlanma, güneş ışığı v.s. gibi olaylar mücbir sebep olarak nitelendirilemezler (84).

Mücbir sebebi oluşturan olay, dışarda oluşan, kaçınılmaz, öngörülmez olağanüstü nitelikte bir olay olmalıdır. Mücbir sebebin başta gelen özelliklerinden birisi bunun, işletenin aracı dışında oluşan bir olay olmasıdır (85). Bu itibarla iyi bir şekilde imal edilmiş ve düzenli olarak bakılmış bir araçta önceden görülmesi mümkün olmayan gizli ayıp ve bozukluktan doğan olaylar, mücbir sebep sayılamaz. Aracın freninin bozulması, direksiyonunun kopması, lastiğin patlaması, ışık donanımının çalışmaması gibi olaylar buna örnek gösterilebilir. Sürücünün ansızın ölmesi ve bayılması halinde de durum böyledir (86).

Mücbir sebebi isbat yükü, Kanuna göre işletene düşmektedir. Araçtaki bozukluk ve işletenin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru varsa, bu takdirde mücbir sebepten söz edilemez (87). Birinci durumda birincilik, ikinci hal (kusur) da ise öngörülmezlik unsuru ortadan kalkmaktadır.

#### b) Zarar Görenin Ağır Kusuru

Zarar görenin ağır kusuru, zararın tek (münhasır) sebebini oluşturduğu takdirde işleten sorumluluktan kurtulur. Kanun zarar görenin kusurunu ağır olmasını öngörmüştür. Zira kanun koyucuya göre, aracın işletilmesiyle zarar arasında illiyet bağıni kesebilecek üçüncü bir sebep, ancak belirli bir yoğunlukta olabilir. Zarar görenin kusurunun böyle bir yoğunluk taşıması ise, onun ağır olması halinde mümkündür (88). Bu itibarla, zarar görenin hafif kusuru, illiyet bağıni kesecek yoğunlukta ve dolayısıyla zararın tek sebebi olamayacağı için, işleten sorumluluktan kurtulamaz (89).

İşletenin hafif de olsa kusuru veya araçtaki bozukluk işletme tehlikesini artırır. Bu nedenle böyle bir durumda zarar görenin ağır kusuruna rağmen, işleten sorumluluktan kurtulamaz. (90) Ancak bu takdirde zarar görenin şahsi kusuru nedeniyle hakim tazminattan indirim yapabilir.

(80) Eren, Araç İşleten, s.50; Bolatoğlu, s.187

(81) Tandoğan, s.247; Adal, s.102; Yargıtay 4.HD.20.1.1977 tarih, E.12395 K.568, Karahasan, s.1095

(82) Eren, Borçlar, s.275

(83) Bolatoğlu, s.188-189

(84) Yargıtay, başka bir araçtan dökülen su lastiğin yolu kayganlaştırması olgusunu mücbir sebep olarak kabul etmemiştir. 4.HD.16.1.1961 tarih E.1980/14082, K.1981/217, Aşcıoğlu, s.61

(85) Tandoğan, s.247

(86) Bu gibi olayların mücbir sebep sayılıp sayılmayacağını somut olaya göre değerlendirilmesi gerektiğini savunanlar vardır. (Aşcıoğlu s.62, Akın Mehmet Zeki, Motorlu Nakil Vasıtalarına karşı Mecburi mesuliyet sigortası, 1965, s.83)

(87) Tandoğan, s.248-249(88) Eren, Borçlar, s.277; Aşcıoğlu, s.63; "Kusurun tümü olende olduğu için illiyet bağıni kesildiği kabul edilir ve eylemler Şoför ve araç sahibi zarardan sorumlu tutulmaz." Yargıtay 15.HD 15.5.1975 tarih, E.2654, Karahasan, s.1097

(89) Tandoğan, s.248

(90) Eren, Borçlar, s.278

(KTK m. 86/II)

İşletenin kusuru işletme tehlikesini artırmış olmakla birlikte, uygun illiyet bağıını sadece zarar görenin ağır kusuru meydana getirmişse acaba işleten gene sorumlu olacak mıdır? Mesala işleten A, hızlı bir şekilde yolun solundan giderken, B, bisikletiyle aniden anayola çıktığı için A'nın aracıyla çarpışmış ve yaralanmıştır. Ancak A, Trafik kurallarına uygun olarak ağır bir şekilde yolun sağından gitmiş olsaydı bile, B'nin dikkatsizliği nedeniyle aynı zarar doğacaktır, Kanaatimizce bu misalde B'nin ağır kusuru kazanın uygun sebebi olduğu ve A'nın kusurunun kazada illi bir rolü bulunmadığı için, A'nın sorumluluktan kurtulması gerekir (91).

### **c) Üçüncü Şahsın Ağır Kusuru**

KTK m. 86/II'de kurtuluş sebepleri arasında üçüncü kişinin ağır kusuru da sayılmıştır. Üçüncü kişinin kusurunun sorumluluktan kurtulup sebebi olabilmesi için, bunun illiyet bağıını kesecek yoğunlukta olması gerekir. Bunun sonunda motorlu aracın kazadaki illi rolü arka plana atılmış olur (92).

Acaba kimler üçüncü kişi sayılacaktır?

KTK 86/II'e göre işleten ve işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler ve zarar gören dışında kalan kimseler üçüncü kişidir. Kanun koyucu zarar göreni üçüncü kişi olarak görmemiştir. Buna karşılık zarar görenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler üçüncü kişi sayılırlar. Aracı çalan ve gasbeden kişi KTK m.107'ye tabi olup üçüncü kişi sayılır (93). KTK m. 88'e göre kazaya katılan diğer bir aracın işleteni de üçüncü kişi sıfatını kazanabilir.

Üçüncü kişinin kusurunun ağır olması gerekir. Kanun koyucu, üçüncü kişinin ağır olmayan kusurunu aracın işletilmesiyle olağan zarar arasında illiyet bağıını kesmek için yeterli görmemiştir (94). Üçüncü kişinin ağır olmayan kusuru, zarar görenin kusurunda olduğu gibi, tazminattan indirim sebebi de olamaz. Zira KTK m.86 işleten için tazminattan indirim sebebi olarak sadece zarar görenin kusurunu öngörmüştür (95).

## **B- İŞLETENİN SORUMLULUĞUNU AZALTAN SEBEPLER**

### **1- Genel Olarak**

İşletenin sorumluluğunu azaltan, özellikle tazminattan indirim yapılmasını gerektiren sebepler, KTK m. 86/II'de ve 87'de düzenlenmiştir. Aşağıda sadece karayolları Trafik Kanununda düzenlenmiş olan bu sebepler üzerinde durulacaktır.

### **2- Zarar Görenin Kusuru**

KTK 86/II'de öngörülen sebeplerin bulunmaması nedeniyle sorumluluktan işleten, kazanın dışında zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminatın miktarını indirebilir. Burada zarar görenin kişisel kusuru sözkonusudur. KTK 86/II, aslında BK 44/II'in özel bir uygulama alanı olup, hakim, kaza ve zararın oluşumunda zarar görenin

(91) Aynı görüşte Bolatoğlu, s.192

(92) Kılıçoğlu, s. (40)

(93) Bolatoğlu, s. 193

(94) Bolatoğlu, s. 193, Eren, Borçlar, s.279

(95) Bolatoğlu, s. 193

kişisel kusurunun bulunması halinde, takdir hakkını kullanarak durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir (96). Başkalarıyla birlikte kaldırımda yürüyeceği yerde, yolda yürüyen A'ya, gözlerini B'ye ait parketmiş bir arabanın farlarının alması sonucu önünü iyi göremediği için arabasıyla çarpan C'nin bu durumda ödeyeceği tazminattan, İsviçre Federal Mahkemesi hakim, A'nın kişisel kusuru nedeniyle %25 indirim yapmasına karar vermiştir (97).

Zarar görenin kusurunun tazminattan indirim sebebi olmasının nedeni, onun, kişisel kusurunun zararın kısmi sebeplerinden birini oluşturmasıdır. Kazanın oluşumunda işletenin de kusuru olması halinde, bu, ek kusur olarak gözönünde tutulur ve zarar görenin kusurunu tam ve kısmen ortadan kaldırabilir. İşletenin ek kusuru zarar görenin kusurundan biraz daha ağır veya ona eşitse, zarar görenin kusuru tazminattan indirim sebebi olarak dikkate alınmaz (98). İşletenin kişisel kusuru gibi, eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru da işleteni bağlar. Tazminattan indirim miktarının hesaplanmasında işletme tehlikesinin yüksekliği de göz önünde tutulur. Mesala, araçtaki bozukluk, böyle bir aracın işletme tehlikesinin gerçekleşme ihtimalini bir hayli yükselttiği için, bu işletenin ek kusurunda olduğu gibi, tazminattan indirim yapılmasını önleyebilir (99). İşletenin ek kusurunun, zarar görenin kişisel kusurunu bertaraf etmesi, ancak sebep ve özellikle aracın işletilmesine dayanan tehlike sorumluluğunda söz konusu olur. İşletenin KTK m. 85/II uyarınca kendi kusuru nedeniyle kusur sorumluluğuna göre sorumlu olduğu hallerde, zarar görenin kusuru sadece tazminattan indirim sebebi olarak gözönünde tutulur. Burada işletenin ek kusuru söz konusu olmaz (100).

### 3- Hatır için Taşıma veya Aracın Hatır için Verilmesi

KTK m. 87'ye göre, işleten, yaralanan veya ölen kişinin hatır için taşındığını veya motorlu aracın yaralanan veya ölen kişiye hatır için verildiğini ispatlarsa, genel hükümlere göre sorumlu olur. Burada işletenin sorumluluğu bir sebep sorumluluğu hali alan tehlike sorumluluğuna (KTK m.85/I) değil de, kusur sorumluluğu (BK 41)na tabi kılınmıştır. İşleten hatır için taşınana karşı kusuru yoksa sorumlu olmayacaktır. Aynı şekilde işleten, motorlu aracı işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu bir kişi tarafından kullanılması halinde ise, hatır için taşınana karşı sorumluluğu hukuki sebebi BK 55. maddesi olur ki ; Bu da tehlike sorumluluğuna göre daha hafiftir (101).

Hatır için taşıma veya vermeden sözedebilmek için bunların karşılıksız yapılması gerekir. Araçta hatır için taşıma veya aracın hatır için verilmesi, başkasına kolaylık gösterme, iyilik etme düşüncesine dayanmalıdır (102). Mesala, bir misafir veya arkadaşı evine götürme. Araçta hatır için taşıma veya aracı hatır için verme, münhasıran veya büyük oranda taşınan veya verilen kişinin menfaatine olmalıdır. Buna karşılık taşıma veya vermede münhasıran veya büyük oranda taşınan veya verilen kişinin menfaatine olmalıdır. Buna karşılık taşıma veya verme münhasıran veya büyük oranda aracı işletenin veya sürücüsünün menfaati varsa (103). taşıma veya verme bir karşılığa dayanmasa bile tazminattan indirim söz konusu olmaz (104).

(96) Eren, Bolatoğlu, s. 279

(97) BGE 63 II 67, Anıldığı Yer: Eren Borçlar, s.279

(98) Eren, Borçlar, s.280; Uygulamada hiçbir hukuki mesnedi bulunmamakla beraber kusur derecelemesi ağır hafif şekilde değil de 2/6 - 4/6 veya %25-%75 gibi oranlama ile yapılmaktadır. Geniş bilgi eleştiri ve çözüm için bkz. Aşçıoğlu, s.117-128

(99) Eren Borçlar, s.280

(100) Eren Borçlar s.280

(101) Aşçıoğlu, s.70

(102) Özsunay Ergun, Araç sahibinin Hatır için ücretsiz Taşındığı veya Aracını hatır için ücretsiz olarak kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu İHFM, C.XXXII, S.1,1966, s.169

Hatır taşınması veya hatır vermesinde zarar görenin uğradığı zarar, kişiye ilişkin bir zarar olabileceği gibi, kanunda öngörülen türden şeye ilişkin bir zarar da olabilir. Yargıtay hatır için taşımada manevi tazminata bile hükmedileceğine karar vermiştir (105). Hatır için taşınan veya verilenin ortak kusuru varsa (sürücüyü aşırı hızla gitmeye zorlama gibi) tazminata hiç hükmedilmeyebilir (106).

Hatır taşınmasının veya aracın hatır için verilmesinin, tazminattan indirim sebebi, sayılmasının nedeni hakkaniyet düşüncesidir. Zira, herşeyden önce işleten, zarar göreni, ticari bir sebeple değil sırf hatır için, herhangi bir karşılık olmadan taşımaktadır. Ayrıca işleten bir bakıma işletenin aracına hatır için binmekle tehlikeyi kabul etmekte, bir tür zarara rıza göstermektedir. Bu düşünce de, hatır işinin indirim sebebi sayılmasını gerekli kılmaktadır (107). Kanun koyucu hatır için taşıma ve vermede, işletenin sorumluluğunu genel hükümlere yani BK hükümlerine tabi tuttuğundan, hakim hatır işinin özelliğini göz önünde tutarak, işleteni sorumluluktan tamamen kurtarabileceği gibi (108), bunu bir indirim sebebi sayarak kısmi bir tazminata da hükmedebilir. (BK 43, 44) (107). KTK m. 87/II'de düzenlenen hatır işinin hukuki niteliği bir defa olup, itiraz değildir. Bu nedenle işletenin bunu ileri sürmesi gereklidir. Hakim bunu kendiliğinden gözönünde tutamaz (110).

### C- MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

KTK m.91/I, işletenlerin bu Kanun'un 85/I göre yeni tehlike sorumluluğunun karşılanması sağlamak amacı ile mali sorumluluk sigortası yaptırmalarını zorunlu tutmuştur. Ayrıca KTK m.97, zarar görene zorunlu mali sorumluluk sigortasında öngörülen sınırlar içinde doğrudan doğruya sigortacıya karşı talepte bulunma ve dava açma hakkı tanımıştır. Bu hükümlerle Kanun Koyucu bir yandan zarar görene doğrudan doğruya sigortacıya başvurma hakkı tanımakta, onu, sorumlu işletene karşı, uğramış olduğu zararın tazminini sağlamayı amaçlamıştır. Diğer yandan da işleteni, sorumluluk nedeniyle karşılaşabileceği ekonomik risk ve sonuçlara karşı koruma amacı gütmüştür (111).

Mali sorumluluk sigortası yapma zorunluluğu, sadece 85/I'de öngörülen tehlike sorumluluğunun yeni aracın işletilmesinden doğan sorumluluğun karşılanması üzere getirilmiştir. (KTK m91/I) Bu hükümden, işletilme halinde olmayan araçların sebep olduğu kazadan doğan zararların zorunlu mali sorumluluk sigortası konusu olmayacağı sonucu çıkmaktadır (112),

Zorunlu mali sorumluluk sigortasının en az tutarı araçların cinsine göre Ticaret Bakanlığınca tesbit edilir. Buna göre sigortacı, doğan zarardan ancak sigorta sınırları içinde sorumlu olup,

(103) \*Ölen ile davalı arasında vekalet ilişkisi olduğu belirlenmiştir. Şöyleki, davalının Konya İcra Memurluğunda bir işi vardır. Vekil bulunduğu avukatın bir işin kovuşturulması için oraya gitmesi gereklidir. Ancak avukatın gitmesi için taksit kiralamamış, iş sahibi kendi aracı ile avukatı oraya götürmüştür. Bu duruma göre ölen kişi davalı tarafından hatıra binaen taşınmış değildir. (Yargıtay 4.HD.299.1985 Tarih, E.9685, K.504, Aşçıoğlu, s.72)

(104) Eren, Borçlar, s.281, Tandoğan, s.255-256.

(Yargıtay 15. HD. 26.1.1974 Tarih, E.567, K.1920. Karahasanoğlu, s.1103)

(106) Tandoğan, s.255

(107) Eren, Borçlar, s.281-282

(108) Karşı görüş, Aşçıoğlu, s.70; Yargıtay içtihatlarında işletenin hatır taşımalarında sorumluluktan kurtulamayacağı, ancak BK 43/1'e göre zararın bir kısmının hatır için taşınanın üzerinde bırakılacağı görüşü hakimdir. (4.H.D.19.4.1988 Tarih, E.408, K.4097 VE 4. H.D.15.2.1988 Tarih, E.89931, K.1368, Karahasanoğlu, s.1100-1102)

(109) Eren, Borçlar s.282

(110) Eren, Borçlar, s.282

(111) Eren, Borçlar, s.283; Aşçıoğlu, s.85



bunun üzerindeki zarardan bizzat sigortalı sorumlu olur. Olayda birden fazla araç için yapılan sigorta sözleşmesi bulunuyorsa, sigorta şirketleri sigorta poliçesinde yazılı miktarla sınırlı olmak kaydıyla müteselsilen sorumlu olurlar (113).

Kanun, sigortanın kapsamını sigortalı kişiler yönünden de sınırlamaktadır. Sigortayı yaptıran işletenin kendisinin uğradığı bedensel ve şeye ilişkin zararlar sigorta teminatı dışında kalır. İşletenin, eşinin usul ve furuu, kendisine evlatlık bağı ile bağlı olanlar ve birlikte yaşayan kardeşlerinin mallarına gelen zararlardan da sigortacı sorumlu olmaz. (m.92/b); bendin mevhumu muhalifinden, bu kişilerin, bedensel zararlarının sigorta kapsamına gireceği kabul edilmiştir (114). Araç sürücüsünün sigorta kapsamı içinde olup olmadığı tartışma konusu olmakla beraber, Kanunda açık bir sınırlama getirilmediğinden sürücünün bedensel zararlarının sigorta tarafından karşılanması gerektiği görüşü bizce daha kabul edilebilir gözükmektedir (115). Aynı şekilde hatır için taşınan kişilerin ya da motorlu aracı hatır için kullanan kişilerin uğradıkları zararları da sigorta kapsamında görmek hakkaniyete uygun düşer. Manevi zararlar ve işletenin bu Kanun gereğince eyleminden sorumlu olduğu kişilere yöneltebileceği taleplerin bu sigorta kapsamı dışında kalacağını, KTK açıkça öngörmektedir.

Zarar görenin sigortacıya karşı doğrudan doğruya talep ve dava hakkını kullanabilmesi için iki şartın gerçekleşmiş olması gerekir. Birinci şart, zarar veren işletenle sigortacı arasında yapılmış zorunlu mali sorumluluk sigortasının bulunması gerekir. Zarar görenin sigortacıya karşı sahip olduğu doğrudan alacak (başavurma) hakkı bağımsız bir hak olmayıp, tazminat talebine bağımlı yan (feri) bir haktır (116). Bu nedenle, bu hakkın miktar ve kapsamı, kendisine ferri bir hak olarak bağımlı bulunduğu tazminat talebine göre belirlenir (116a).

Doğrudan talep hakkının ikinci şartı sigortalının yeni işleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin sorumluluklarının doğmuş olmasıdır. Zarar görenin sigortacıya karşı doğrudan dava ve talep hakkı onun doğrudan doğruya işletene karşı açacağı dava hakkının tabi olduğu şartlara tabidir. Sigortacı, zarar görene dava hakkının tabi olduğu şartlara tabidir. Sigortacı, zarar görene sigortalı işletene karşı sahip olduğu defileri ileri süremez. (117) Zarar gören talep ve dava edebileceği zarar miktarı sigorta sözleşmesinde kararlaştırılan kadardır. Bu miktarın üzerindeki zarardan işleten sorumludur. Ancak, Kanun, işletenin asgari sigorta miktarı üzerindeki ihtiyari mali sorumluluk sigortası yaptırmışsa, daha yüksek miktardaki ihtiyari sorumluluk sigortası yaptırmışsa, daha yüksek miktardaki ihtiyari sorumluluk sigortası tutarını, tazminat alacağını sınırlı kalmak üzere, doğrudan doğruya sigortacıdan talep ve dava edebilir. (KTK-m.100)

Zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırılmaksızın trafiğe çıkan bir aracın neden olduğu bedensel zararlar Garanti fonundan karşılanır. Yine (KTK m.108/II) kazayı yapan motorlu

(112) Eren Borçlar, s.283; Aşcıoğlu s.87

(113) Yargıtay II HD. 17.4.1975 Tarih, E.443, K.2764 YKD.C.II, S.3 1976 s.356

(114) Arkan Sabih, Yeni Karayolları Trafik Kanununun Sigorta ve Garanti Konuna İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, Sigorta Hukuku Dergisi, C. I, s.3-4, 1984, s.260; Yargıtay 11 HD, 16.2.1990 tarih, E.825, K.963, YKD. C.XVI, 5.6, s. 870.

(115) Arkan, s.268

(116) Eren, Borçlar, s.8294.

(116a) "Mecburi mali mesuliyet sigortasında sigorta şirketi, zarara uğrayanın gerçek zarardan, sigortalının sorumlu olduğu miktarda sorumlu bulunmamaktadır. Davacının, gerçek zararlarının saptanması için bilirkişi incelemesi yaptırılarak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken, poliçede yazılı miktarın tamamının tahsiline karar verilmiş olması doğru değildir." Yargıtay 11. HD. 30.5.1985 Tarih E.5920, K.3298, İKİD, Y.29, s.346, 1989, s.6776

(117) Eren, Borçlar, s.294

aracın tesbit edilememesi halinde kişiye verilen zararlarla, kazanın vukubulduğu sırada zorunlu mali sorumluluk sigortasını yapan sigorta şirketinin iflasi halinde, kişiye veya şeye ilişkin zararlar için geçerlidir. Bütün bu hallerde zarar gören, zorunlu sigorta tazminatı sınırları içinde Fona doğrudan doğruya başvurabilir.

## D- YETKİLİ MAHKEME VE ZAMAN AŞIMI

### 1-Zamanaşımı:

Trafik kazasından doğan maddi tazminat davalarına ilişkin zamanaşımı, KTK m.109'da özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre, maddi tazminat davaları için iki yıllık kısa (subjektif) zamanaşımı öngörülmüştür. Buna karşılık, manevi tazminat davaları, KTK m. 109'da bu yöndeki düzenleme sadece maddi tazminat davalarına ilişkin olduğundan, BK m.60'daki bir yıllık süreye tabidir. Ayrıca bu maddede 10 yıllık mutlak zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Bu iki ve on yıllık zamanaşımı süresi trafik kazasından doğan her türlü maddi tazminat taleplerine özellikle işleten, işletenin sigortacısı (118) aracı çalan ve gasbeden kişilere karşı uygulanır. Ayrıca hüküm, müteselsil sorumlulara karşı açılacak davalarda da geçerlidir (119).

İki yıllık zaman aşımı süresi zarar görenin, zararı ve sorumlu kişiye öğrendiği anda başlar. Yargıtay trafik kazasında anne ve babasını kaybeden küçüğün kanuni mümessili olan varisinin zararı ve faili öğrendiği tarihi, zamanaşımının başlangıcı olarak kabul etmiştir (120). Zararın öğrenilmesinden amaç maddi tazminat davasının açılması için gerekli olan her türlü fiili olgu ve durum hakkında yeterli bilgi sahibi olmaktır. Zarar henüz tamamlanmamış veya gelişme gösteriyorsa, bunlar sona ermedikçe, zararın öğrenilmesi mümkün değildir (121).

KTK 109/II'de öngörülen ikinci süre mutlak objektif süredir. 10 yıllık süre, kaza tarihinden itibaren öğrenme gibi herhangi bir subjektif unsura gerek olmaksızın her halukarda işlemeye başlar (122). Bu süre, mutlak olup, iki yıllık kısa sürenin de tavanını oluşturur. Bu itibarla zarar gören, zarar ve tazminat yükümlüsünü kazanın gerçekleşmesinden 10 yıl sonra öğrendiği takdirde, açtığı tazminat davasında zarar verenin ileri süreceği zamanaşımı defiiyle karşılaşır.

KTK m. 109/III'de maddi tazminat talebinin suç sayılan bir fiilden doğması halinde Ceza Kanunu bu fiile daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörüyor, bu zamanaşımı süresi uygulanır. (123)

### 2) Yetkili Mahkeme :

Motorlu araç kazalarından dolayı hukuki sorumluluğa ilişkin davalar kazanın gerçekleştiği yer mahkemesinde açabileceği (124) gibi davalının ikametgahı mahkemesinde de

(118) Yargıtay 4.HD.19.3.1974 Tarih, E.1973/19296, K.1974/1377

(119) Eren, Borçlar, s.296

(121) ".....Davacının cisminde zararında gelişen bir durum olduğundan zamanaşımı, bu gelişimin son bulunduğu günde başlar "YHGK, 7.2.1990 Tarih, E.1989 4-654, K.1990/65, YKD C.XVI, s.11,1990, s.1602-1603

(122) Eren, Borçlar, s.297

(123) "Trafik kazasından doğan tazminat davalarında zamanaşımı, cezayı gerektiren bir fiilden doğarsa 5 yıldır "Yargıtay 4. HD. 5.3.1990 Tarih, E.1989/7450, K.1990/1920, YASA C.XIII, S.9, (1990) s.1306

(124) Motorlu araç kazalarından dolayı hukuksal sorumluluğa ilişkin davalar kazanın olduğu yer mahkemesinde de açılabilir. Yargıtay 4. HD, 28.1.1991 Tarih, E.1990/8196, K.1991/424

açılabilir. Burada seçimlik hak davacıya aittir. Sigortacının sorumluluğunun söz konusu olduğu hallerde davanın sigortacının merkez ve şubesine ilaveten sigorta sözleşmesini yapan acentanın bulunduğu yer mahkemesinde de açılabilir. (KTK m.110).

rumluluđuna göre sorumlu olur (14).

#### 4- Genel Hükümlere Göre Sorumluluk

İşletenin trafik kazasından sorumluluğu ilke olarak Karayolları Trafik Kanunu'na tabi tutulmuştur. Bununla birlikte istisnai hallerde işleten Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerine göre sorumlu olabilir. Genel hükümlerden amaç, Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri (Bk md. 41) ile, akdi sorumluluk hükümleridir.

### C- SORUMLULUĞUN GENEL ŞARTLARI

#### 1- Bir Zarar Doğmuş Olmalıdır :

Araç işletenin sorumluluğunun doğması için, herşeyden önce bir zarar doğmuş olmalıdır. Zarar, ölüm veya vücut bütünlüğünün ihlalinde olduğu gibi kişiye ilişkin bir zarar yada bir şeyin kaybedilmesi veya hasara uğramasında olduğu gibi eşyaya ilişkin bir zarar olabilir(15). İşleten, şahsa veya şeye ilişkin zararlar dışında kalan diğer (salt ekonomik) zararlardan, Karayolları Trafik Kanununun hükümlerine göre sorumlu değildir. Bu gibi zararlardan sorumluluk BK hükümlerine tabidir.

Manevi zararların KTK kapsamı içinde kalıp kalmadığı konusunda uygulamada görüş ayrılıkları mevcuttur. KTK md 90; "maddi tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevi tazminat konularında Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır." hükmünü içermektedir. Bu maddenin açık hükmü karşısında manevi tazminat konusunda Borçlar Kanunu md. 47 uygulanacağı kanatindeyim (16). Yargıtay 4. HD.4.2.1991 tarih, E.1991/301, K.1991/722 sayılı kararında, hakimın cismani zarara uğrayan kimse hakkında BK 47 hükmüne göre manevi tazminata hükmetmesi gerektiğine karar vermiştir.

KTK 87/II'ye göre işletenin aracında taşıdığı zarar gören kişilerin yanında taşıdıkları bağaj veya benzeri eşya dışındaki eşyalarının uğradığı zararlardan sorumluluğu genel hükümlere tabidir.

#### 2- Bu Zarar Trafik Kazasından Doğmuş Olmalıdır :

Kaza kavramı geniş anlamda, zarara neden olan ani ve arzu edilmeyen sebepler bütünü olarak anlaşılır. Dar anlamda kaza, özel malvarlığına yönelik zararları değil de, kişinin beden ve şahsı üzerinde meydana gelen zararları ifade eder(17). Biz Karayolları Trafik Kanunu'nun uygulanması bakımından geniş anlamda kaza kavramını ele alacağız.

Kaza sonucu meydana gelen zarar, aracın dışında herhangi bir dış etkenden dolayı doğmalıdır (18). Mesala iki motorlu aracın birbiriyle çarpışması veya bir aracın yoldaki bir yayayı veya bisiklet sürücüsünü tepelemesi olayı bir kaza olup, burada zarar görenler dışında oluşan bir olay sözkonusudur.

(14) Eren Borçlar, s. 230

(15) Eren Borçlar, s.232,233

(16) Eren, Borçlar, s.233, Kılıçoğlu Ahmet, Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu, Batider, C.XII, S.2-3, Ankara 1984, s.31 (ayrı bası, Aksi görüş Aşçıoğlu Çetin, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları, Ankara 1989, s.41

(17) Bolatoğlu, s.150, Eren Fikret, Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İşkazası ve Meslek Hastalığından Doğan Sorumluluğu, Ankara 1974, s.6

(18) Eren, İşkazası, s.9