

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA GÖRE İŞLETENİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

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 başlamıştır¹. 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 terk edilmiş ve yerine tehlike sorumluluğu öngörülmüştür². 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. İlliyet bağının bulunması şartıyla tipik tehlikenin gerçekleşmesi ile sorumluluk doğar. Sorumluluğu modern çağın özellikle sanayi ve teknolojinin ürünüdür³.

Karayolları Trafik Kanunu, zarara, motorlu araç işletilmesinin sebep olması halinde, işleten hakkında tehlike sorumluluğunu öngörmüştür. İşleten hiçbir kusuru bulunmasa bile aracın işletilmesinin sebep olduğu zararı tazmin etmek zorundadır⁴. 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 sorumludur⁵. 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 gerçekleşebilir⁶.

¹ BOLATOĞLU Bolat, Karayolları Trafik Kanunu'na göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara 1988, s.1.

² Deschenaux-Tercier (Çev.Özdemir Salim) Sorumluluk Hukuku, Ankara 1983, s.112.

³ Tandoğan Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara 1983, 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 Kanununa Göre Sorumlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları, Ankara 1987 (Ayrı 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 bırakır⁷.

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 sorumludur⁸.

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 mümkündür⁹.

Aracın işletilmesinden doğmayan zararlardan dolayı Kanun, işleteni kazanın veya zararın oluşuna tarzına göre olağan sebep sorumluluğuna veya kusur sorumluluğuna tabi tutmuştur¹⁰. İşletilme halinde olmayan bir araç, işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu bir davranışı ile üçüncü bir kişiye zarar vermişse veya araçtaki 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 halidir¹¹. 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." Kanun koyucu bu fıkra ile trafik kazasından sonra yapılan yardım faaliyeti dolayısıyla uğranılan zararların tazmininde hakkaniyete dayanan bir sebep sorumluluğu öngörmüş bulunmaktadır¹².

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, işleten, s.12.47; Bolatoğlu s.25; Bazı Yazarlar bu durumda tehlike sorumluluğunun söz konusu olduğunu savunmaktadırlar.)Kılıçoğlu Ahmet, 2918 sayılı yasaya göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu, Batider, C.XII, S.2-3, Ankara 1984, s.34.

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 zorundadır¹³. 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 sorumluluğuna göre sorumlu olur¹⁴.

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, her şeyden 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 olabilir¹⁵. 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 kanaatindeyim¹⁶. Yargıtay 4. HD. 4.2.1991 tarih, E.1991/301, k.1991/722 sayılı kararında, hakimın cismani zarara uğrayan hakkında BK 47 hükmüne göre manevi tazminata hükmetmesi gerektiğine karar vermiştir.

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

2-Bu Zarar Trafik Kazasından Doğmuş Olmalıdır:

¹³ Bolatoğlu, s.25.

¹⁴ Eren, Borçlar, s.230.

¹⁵ Eren, Borçlar, s.232-233.

¹⁶ Eren, Borçlar, s.233, Kılıçoğlu Ahmet, Motorlu Araç İşletenişn 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.

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 eder¹⁷. 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 doğmalıdır¹⁸. Mesela 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 söz konusudur.

Kaza ani olarak meydana gelmelidir. Ani olaydan amaç, başlangıç ve sonu belli olan tek ve bir defada gerçekleşen olaydır¹⁹.

Üçüncü olarak, kaza istenilmeyen arzu edilmeyen bir olay olmalıdır²⁰. 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 sayılır²¹. 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 göz önüne alındığında bu kararın yerinde olduğunu söylemeye imkan yoktur.

3-Kaza ve Zarara Motorlu 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 her şeyden önce hareket gücüne sahip olması gerekir. İleri veya geriye hareket önemli değildir²².

-Motorlu araç kendi itici (Makine) gücüyle hareket eden araç olmalıdır. Otomobil, Otobüs, Minübüs, Kamyon, Kamyonet gibi. Buna karşılık motor gücünden başka

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

¹⁹ Bolatlıoğlu s.151; Eren, İşkazası, s.10

²⁰ Eren, Borçlar, s.232

²¹ Aşçıoğlu, s.46.

²² Eren, Borçlar, s.237.

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 sayılmaz²³. Kendi hareket güçleri ile karayolunda hareket etmek şartıyla tarım, inşaat ve yol makinaları da motorlu araç sayılır²⁴. 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 sorumluluktur²⁵.

4-Kaza (zarar) ile Motorlu Araç Arasında Uygun İlliyet Bağı Bulunmasıdır:

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 itibariyle genel olarak elverişli olan veya bu türden bir sonucun gerçekleşme ihtimalini objektif olarak arttırmış bulunan zorunlu şartla söz konusu sonuç arasındaki bağa uygun illiyet bağı denir²⁶.

Somut olayda trafik kazasında, bir aracın işletilmesi, işletilme halinde olmayan bir motorlu araçta işletenin veya eyleminden sorumluluğu olduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olması ve kazadan sonra yapılan yardım fiili gibi sebepler neden olmalıdır. Bu sebeplerden biri somut olayda

²³ "Tarmvay da ray üzerinde hareket ettiği için motorlu araç sayılmaz" Adal Erhan, Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukuki Sorumluluk, İstanbul 1963, s.28

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.

mevcut olmakla beraber, zararlı sonucun uygun sebebini oluşturmamışsa, sorumluluğu kuran uygun illiyet bağı mevcut olmadığı için, meydana gelen zarardan işleten sorumlu olmaz²⁷. Dolaylı illiyet yeterlidir. Mesela motorlu araç, işığı veya gürültüsü veya aniden görünmesi ile bir insanı korkutmuş veya bir hayvanı korkutmuşsa, bundan bir zarar doğduğu takdirde illiyet bağı gerçekleşmiş olur²⁸.

²⁷ Eren, Borçlar, s.241.

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