

PAPER DETAILS

TITLE: Kamu Tüzel Kisilerinin Karayollari Trafik Kanunu'na Göre Hukukî Sorumlulugu

AUTHORS: Hasan PETEK

PAGES: 3287-3342

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/756166>

KAMU TÜZEL KİŞİLERİNİN KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE HUKUKÎ SORUMLULUĞU

*Doç. Dr. Hasan PETEK**

GİRİŞ

Ülkemizde ilk defa 1930 yılında yürürlüğe giren (mülga) 1580 sayılı Belediyeler Kanunu'yla trafik düzenine ilişkin bazı hükümler getirilmesine rağmen, bunlar çok yetersiz kalmıştır. Daha sonra 1932 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'ndan yararlanılarak 21.5.1953 tarihli 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kabul edilmiş; 5.1.1961 tarihli 232 sayılı Kanunla ise bazı maddelerinde değişiklikler yapılmıştır. Bu Kanunun değişikliklere rağmen ihtiyaçlara cevap vermemesi ve trafik kazalarının önlenememesi karşısında, karayollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemlerin belirlenmesi amacıyla (1958 tarihli İsviçre Karayolları Trafik Kanunu'nun çok küçük farklarla hemen hemen aynı hükümleri alınarak) yeni bir Kanun hazırlanarak 13.10.1983 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilmiş ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun'da da zaman içerisinde bazı değişiklikler yapılmıştır.

Çalışma konumuz, 2918 sayılı Kanun'un 110. maddesinde 2011 yılında yapılan değişikliğe ilişkindir. Kamu tüzel kişileri bakımından uygulanması öngörülen bu değişiklik, farklı bir amaç ve kapsamla hazırlanmasına rağmen, özellikle Uyuşmazlık Mahkemesi kararlarıyla farklı bir uygulama alanı kazanmıştır. Gerek Karayolları Trafik Kanunu'nun ruhuna gerekse İdare

* İzmir Gediz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medenî Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

Hukuku ilkelerine uygun olmayan bu durumun değerlendirmesi aşağıda yapılacaktır.

I. KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NUN 110. MADDESİ DEĞİŞİKLİĞİ

Karayolları Trafik Kanunu'nun "Yetkili Mahkeme" başlığını taşıyan 110. maddesi 11.1.2011 tarihli 6099 sayılı Kanun'un 14. maddesiyle değiştirilerek aşağıdaki şekli almıştır:

"Görevli ve Yetkili Mahkeme:

Madde 110- İşleteni veya sahibi Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu Kanundan doğan sorumluluk davaları, adlî yargıda görülür. Zarar görenin kamu görevlisi olması, bu fıkra hükmünün uygulanmasını önlemez. Hemzemin geçitte meydana gelen tren-trafik kazalarında da bu Kanun hükümleri uygulanır.

Motorlu araç kazalarından dolayı hukukî sorumluluğa ilişkin davalar, sigortacının merkez veya şubesinin veya sigorta sözleşmesini yapan acentenin bulunduğu yer mahkemelerinden birinde açılabileceği gibi kazanın vuku bulunduğu yer mahkemesinde de açılabilir."

Maddenin ikinci fıkrası önceki metinde de bulunmakla birlikte, başlığı değiştirilerek maddeye birinci fıkranın ilave edildiği görülmektedir. Çalışmamızın konusunu maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesinin ne şekilde anlaşılması ve uygulanması gerektiği oluşturduğundan, öncelikle hükmün Kanuna dâhil olma süreci açıklanmalıdır.

A. Kanun Teklifi ve Gerekçesi

Karayolları Trafik Kanunu'nda değişiklik yapılması teklifiyle Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na 17.12.2009 tarihli dilekçesini sunan Milletvekili Veysi Kaynak, teklifinin genel gerekçesinde "...karayolu üzerinde ve hemzemin geçitlerde meydana gelen kazalara dayalı davalarda yargı yolu (görev) sorunu, yasa seviyesinde çözülmektedir." ifadelerini kullanmıştır. Sunulan teklif şu şekildedir:

“Görevli ve Yetkili Mahkeme

MADDE 110- İşleteni devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu kanundan doğan sorumluluk davaları, adli yargıda görülür. Zarar görenin kamu görevlisi olması, bu fıkra hükmünün uygulanmasını önlemez. Hemzemin geçitte meydana gelen tren-trafik kazalarında da bu kanun hükümleri uygulanır.

Motorlu araç kazalarından dolayı hukukî sorumluluğa ilişkin davalar, sigortacının merkez veya şubesinin veya sigorta sözleşmesini yapan acentenin bulunduğu yer mahkemelerinden birinde açılabilceği gibi, kazanın vuku bulduğu yer mahkemesinde de açılabilir.”

Teklifin madde gerekçesine bakıldığında, değişikliğin hangi amaçla ve ne kapsamda yapıldığı görülmektedir:

“Karayolları Trafik Kanunu, kamuya ait araçların karayolu üzerindeki seyrini (m. 85, 86, 90, 106, 109 ve diğ.) kendi kapsamına almış ve bu nevi araçların sebebiyet verdikleri zararların tazmini davaları -doğru olarak- adli yargıda görülmüştür. Yasanın 106 ncı maddesi hükmü aynen şöyledir: “...(kamuya) ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu Kanunun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanır...”¹. Kökleşmiş yargısal uygulamaya ve yasaya hâkim sisteme rağmen son yıllarda kamu araçları ile işlenen kazalardan doğan zararlara ilişkin davaların idarî yargıda görülmesi gerektiği yönünde Uyuşmazlık Mahkemesi kararları kurulmaktadır. Adli Yargı

¹ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndan önceki 6085 sayılı Kanun'da, Devlet ve diğer kamu tüzel kişilerinin 50. maddede düzenlenen hukukî sorumluluk dışında bırakıldıklarına ilişkin bir açıklama bulunmadığından, bu kişilerin sahibi oldukları araçların verdikleri zararlardan sorumlu tutulmaları gerektiği kabul edilmekteydi (Tandoğan, Halûk; Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara 1981, s. 232). “Kamu kuruluşlarının araçları kamu hizmeti yaptıkları sırada karayollarındaki durum ve davranışlarında 6085 sayılı Karayolları Trafik Yasasına bağlıdırlar. Araçların kullanılmasından doğacak zararlardan araç sahibinin sorumluluğunu düzenleyen sözü geçen Yasanın 50. maddesinin uygulanmasında özel kişilerle kamu tüzel kişileri arasında ayırım yapıp idareyi ayrı bir kurala tâbi tutma olanağı yoktur.” 4.HD., 4.4.1972, 4016/2908 (Tandoğan, s. 233).

(özellikle Yargıtay), Uyuşmazlık Mahkemesi kararlarına rağmen içtihadını müstakar olarak sürdürmektedir.

Aynı sorun, karayolu-demir yolu kesişme noktalarında (hemzemin geçitlerde) meydana gelen tren-trafik kazaları yönünden de yaşanmaktadır (m. 3. “hemzemin geçit” tanımı, m. 76/ a-b). Hemzemin geçitlerde meydana gelen tren-trafik kazalarının dahi -görev, kurtuluş kanıtı, zamanaşımı dâhil, bir bütün olarak- Karayolları Trafik Kanunu’na tâbi olduğu kuşkusuzdur. Teklif bu noktayı da yasa seviyesinde açıkça düzenlemeyi amaçlamaktadır. Yüksek Yargıtayın yerleşik uygulamaları da aynı doğrultudadır². Ne var ki Uyuşmazlık Mahkemesi, bu konuda dahi farklı görev kararları kurmuştur³.

Uyuşmazlık Mahkemesi, kararlarında özel hukuk sorumluluğunun benimsenmiş olmasına atıf yapmakla birlikte yasada “açık bir görev kuralına yer verilmemiş olması” argümanına dayanmaktadır (UYM. 3.5.2004 t, 21/20- E/K).

Türk Hukukundaki köklü paradigmalardan biri, “karayolu şeridindeki araç seyrinin özel hukuk alanı olduğu” hususudur. Yasanın ve bu konu-

² Karayolları Trafik Kanunu’nun 110. maddesine, hemzemin geçitlerde meydana gelen kazalarda bu Kanun hükümlerinin uygulanacağı hükmü konulmadan önce de Yargıtay’ın bu doğrultuda verdiği kararlar için bkz. HGK., 13.2.1991, 1990/4-619, 1991/70 (Havutçu, Ayşe/Gökyayla, K. Emre; Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukukî Sorumluluk, Ankara 1999, s. 25); 19.HD., 6.6.1994, 1993/6578, 1994/5749 (Havutçu/Gökyayla, s. 26-28); 4.HD., 14.12.2004, 15594/14251 (Narter, Sami; Trafik Kazalarında Hukukî ve Cezaî Sorumluluk, Ankara 2013, s. 10-11); 13.HD., 5.7.2010, 2225/9859 (Narter, s. 11-12). Ayrıca bkz. Yılmaz, Zekeriya; Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukukî Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 2. Baskı, Ankara 2010, s. 819 vd.

³ Uyuşmazlık Mahkemesinin 18.10.1978 tarih ve 16/19 sayılı kararına göre, “Trafik Yasası, karayollarında trafik yönünden gerçek ve tüzel kişilerle, kamu tüzel kişileri arasında bir ayırım ve ayrıcalık gözetmeden aynı kuralın uygulanması ilkesini öngörmüş ve bunları aynı sorumluluk kuralına bağlı tutmuştur. 6085 sayılı Kanun ve özellikle 50. maddesi, karayolları üzerindeki seyrüsefer güvenliğini sağlama amaç ve zorunluluğu ile trafik olaylarından sorumluluk bakımından eşit koşullarla Devleti de kişi gibi bu kurallara bağlı tutmak suretiyle özel hukuk alanına giren bir durum yaratmıştır. Bu nedenlerle anlaşmazlığı çözmek adli yargı yerine ait bulunmaktadır.” (Tandoğan, s. 233, dn. 83).

daki hukuk tefekkürünün oturduğu zemin budur. Kamuya ait araçlar yönünden sevk edilen özel kural (m. 106) karşısında başkaca bir sonuca varmak da mümkün görülmemektedir. Aynı seyir çizgisinde hareket eden, aynı tür risk üreten araçlar arasında özel-kamu ayırımını esas alarak yasaya rağmen içtihatla farklı görev kuralı oluşturmak, giderek aynı riskten farklı hukuk uygulamalarına yol açmak, hukuk ve adalet mantığı ile de bağdaşmaz (Any.m. 2). Olagelen çözüm, bu yönüyle adli-idarî yargı görev ayırımına ilişkin anayasa normlarıyla da uyum içindedir (Any.M. 15.5.1997 t, 72/51 - E/K). İşletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin kurallar ile tam-yargı hukukuna ilişkin kurallar; zaman-aşımı, kurtuluş kanıtı ve benzeri açılardan bir çatışma içindedir. Mevzuat ve uygulama uyumu, adli yargı seçeneğinde ancak sağlanabilir. Çünkü adli yargı, idarî yargıdaki 1 yıllık hak düşürücü süreyi değil, Karayolları Trafik Kanunu'ndaki zamanaşımı süresini uygulayacaktır (KTK m. 109, 106 vb.). İdarî yargının bağlı olduğu hukuk (İdarî Yargılama Usulü) ve tam-yargısı davası tipi (kısmî dava açma imkansızlığı), Karayolları Trafik Kanunu'ndaki sorumluluk kurallarının bu yargı kolunda uygulanmasına engeldir. Oysa görev idarî yargıda da olsa, Karayolları Trafik Kanunu hükümlerinin uygulanması zorunludur (m. 106/1).

İdarî ve Adli Yargı kolları arasındaki görev uyumsuzlukları, trafik kazalarından kaynaklanan davaların görülmesinde sürekli bir belirsizliğe, gecikmelere ve hak kayıplarına yol açmaktadır.

Teklif, sözü edilen belirsizlikleri, hukuk devletinin ve trafik/tehlike sorumluluğunun yapısal özelliği içinde gidermektedir. Zarar görenin kamu görevlisi olması, adli yargı görevini etkilemez. Karayolları Trafik Kanunu, ne kamu araçları ve ne de o araçlar içinde bulunan zarar gören kamu görevlileri bakımından -doğru olarak- bir ayırım yapmamıştır. Yasanın amacı, karayolu trafiğinin ve araçların ürettikleri risklere dayalı hukukta yeknesak çözüm düzeni oluşturmaktır. Yargısal görev (usul) de bu amacın dışında değildir. Bir başka yönüyle teklif, yargı sistemindeki “görevsizlik tartışmalarının yükünü” ortadan kaldırmakta ve hak arama özgürlüğü ile adil yargılanma hakkını güçlendirmektedir. Görev kuralını üretme münhasır yetkisi, anayasaya aykırı olmamak kaydı ile yasama organına aittir (Any.m. 142).

[Kamuya ait araçların sebebiyet verdiği trafik kazalarına dayalı sorumluluk davalarında görevin adli yargıda olduğu çözümü için, bkz. Prof. Dr. Tandoğan Haluk, *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku*, Ank. 1981 t, s.232 ve dev. Aynı doğrultuda Fransız modeli, aynı kaynak, s.233. Prof. Dr. Gözübüyük Şeref, *Yönetmelik Yargı*, Ank.1993, s.73. Keza aynı doğrultudaki 1957 tarihli Fransız Yasası, age. s.74, dn. 17. Prof. Dr. Gözler Kemal, *İdare Hukuku Dersleri*, Bursa 2009, s.824. Prof. Dr. Ozansoy Cüneyt, *Tarihsel ve Kuramsal Açısından İdarenin Kusurdan Doğan Sorumluluğu* (yayınlanmamış doktora tezi), s.194, 330 ve dev. Askeri Yüksek İdare Mahkemesi, 2D. 2.6.1999 t, 812/396- E/K; aynı M. 2D. 9.1.2002 t, 865/24-E/K; YHGK. 24.3.2004 t, 4-189/153-E/K, Y4HD. 24.2.2003 t, 633/1701-E/K (YKD. 2003/7.5.1040). Uyuşmazlık Mahkemesinin 18.10.1978 t, 16/19- E/K (Prof. Tandoğan, age. s.233, dn. 83,86. Aynı M. 24.12.1980 t, 4/5- E/K. D8D. 09.03.1994 t, 1260/776 - E/K).

İdarî Yargının görevli olduğu yönünde, bkz. Uyuşmazlık Mahkemesi, 21.10.2000 t, 20/47- E/K, Aynı M. 20.11.2000 t, 36/48-E/K). Keza Danıştayımızın aynı doğrultudaki yerleşik kararları.(Par.Ex.D 12D. 21.6.1967 t, 577/1124 -E/K).

Hemzemin geçitlerdeki trafik-tren kazalarında görevin adli yargıda olduğu yönündeki Yüksek Mahkeme kararları için, bkz. Prof. Tandoğan, age.s.239 dn.100, YHGK- 28.11.2001 t, 4-661/1074- E/K; Y4HD.3.7.2000 t, 5615/6478-E/K; Aynı daire 20.4.1981 t, 2545/5417 - E/K; Y19HD. 6.6.1994 t, 6578/5749-E/K; Uyuşmazlık Mahkemesi. 19.3.1975 t, 7/97- E/K (12.6.1975 t, 15263 sayılı Resmî Gazete).]

Yukarıda belirtilen sebeplerle iş bu teklifin verilmesi zorunlu olmuştur.”

B. Adalet Komisyonu Raporu ve Gerekçesi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na “*Tebliğat Kanunu ile Adli Sicil Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı (1/742)*” 1.9.2009 tarihinde, Kahramanmaraş Milletvekili Veysi Kaynak'ın “*Tebliğat Kanunu ile Karayolları Trafik Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/546)*” ise 18.12.2009 tarihinde esas komisyon olarak Adalet

Komisyonu'na havale edilmiştir. Tasarı ve Teklif, Adalet Komisyonunca birbirleriyle ilgili görülerek İçtüzüğü'nün 35. maddesi uyarınca Tasarı esas alınmak suretiyle birleştirilmiş ve bu birleştirme neticesinde Tasarının başlığı, kanun yapım tekniğine uygunluk sağlanması amacıyla *“Tebliğat Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı”* olarak değiştirilmiştir. Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinde değişiklik yapılmasını öngören Teklifin çerçeve 2. maddesi, kanun yapım tekniği açısından Tasarının 14. maddesi olarak görüşülmüş ve 11.2.2010 tarihli Adalet Komisyonu raporunda konuyla ilgili olarak şu değerlendirmelerde bulunulmuştur:

“Karayolları Trafik Kanunu'nun 106 ncı maddesi hükmüne göre kamuya ait araçların sebebiyet verdiği kazaların dahi Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine tâbi kılınması karşısında bu tür davalarda görevin adlî yargıda olması, kanun ve hukuk mantığının kaçınılmaz sonucudur. Bu bağlamda idarî yargı-adlî yargı görev ayrımının normatif temelleri, hem Komisyon raporumuzun özel maddeye (madde 14) ilişkin bölümünde ve hem de Teklifin madde gerekçesinde ayrıntılı olarak ortaya konulmuştur. Bu temellerin raporumuzun genelinde tekrarı yerine sözü geçen bölümlere yollama yapılması tercih olunmuştur. Hemzemin geçitlerde meydana gelen tren-trafik kazalarının dahi Karayolları Trafik Kanunu'nda öngörülen hukukî rejime bağlı kılınması, Teklif ve rapor gerekçelerinde ortaya konan anlayış içinde benimsenmiştir.

Yukarıda belirtilen hususlar doğrultusunda Komisyonumuzca yapılan görüşmeler neticesinde Tasarı esas alınmak suretiyle görüşülen Tasarı ve Teklife ilişkin kabul, ilave ve değişiklikler sırasıyla aşağıda açıklanmıştır...

Karayolları Trafik Kanunu'nun 110 uncu maddesinde değişiklik yapılmasını öngören Teklifin çerçeve 2 nci maddesi, kanun yapım tekniği açısından Tasarının 14 üncü maddesi olarak görüşülmüştür.

Anılan maddede yapılması öngörülen değişiklik, yargı kolu (görev) uyumsuzluğunu kanuni düzeyde çözüme kavuşturmayı amaçladığından; kamuya ait araçların sebebiyet verdiği trafik kazalarından doğan zararların adlî yargıda görülmesine (göreve) ilişkin Teklifin görüşme-

lerine Uyuşmazlık Mahkemesi, Yargıtay, Danıştay, Askeri Yüksek İdare Mahkemesi ve Barolar Birliği davet olunmuştur.

Mevzuatta değişiklik olmamasına rağmen, bu tür davalarda adli yargının görevli olduğu içtihadından neden dönüldüğü sorusunu Uyuşmazlık Mahkemesi temsilcisi, Mahkemenin üye yapısında Danıştay çoğunluğuna geçilmiş olmasıyla izah etmiştir.

Komisyon, teklifin madde gerekçesinde yer alan argümanları ve orada yollama konusu kaynakları birlikte değerlendirmiştir.

Kamu hizmetinin nispilik ve esneklik karakteri, onun belli bir bölümünün özel hukuk hükümlerine tâbi tutulmasını mümkün kılmaktadır (Mescheriakoff, L'Arrêt du bac d'Eloka. Légende et réalité, page.1072, Dr. Karahanoğulları Onur, Kamu Hizmeti (Kavram ve Hukuksal Rejim), Ank.2004, 2.Bası, s.314, dn.752'den naklen. Benzeri şekilde Prof. Dr. Özay, İl Han, Gün Işığında Yönetim, İst.1996, s.242).

Kanun koyucu, kamuya ait araçların sebebiyet verdiği trafik kazalarını özel hukuk hükümlerine tâbi kılmıştır. Kanun hükmü: "...(kamuya) ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu Kanunun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanır..." biçimindedir.

Askeri Yüksek İdare Mahkemesi, idarî/adli yargı (görev-yargı kolu) sorununu tartışırken bu doğru düzlemi (özel hukuka tâbi kılmayı) hukuk pratiğimizde kullanan ilk-yargı organı olmuştur. Yüksek Mahkemenin ulaştığı sonuç aynen şöyledir:

"...T.C. Anayasasının 157'nci maddesinde, Askeri Yüksek İdare Mahkemesinin, askeri olmayan makamlarca tesis edilmiş olsa bile, asker kişileri ilgilendiren ve askeri hizmete ilişkin idarî işlem ve eylemlerden doğan uyuşmazlıkların yargı denetimini yapan ilk ve son derece mahkemesi olduğu hükme bağlanmış, 1602 sayılı Askeri Yüksek İdare Mahkemesi Kanunu'nun 20'nci maddesinde de aynı hükme yer verilmiştir. Buna göre, Askeri Yüksek İdare Mahkemesinin bir davaya bakabilmesi için dava konusu idarî işlem veya eylemin asker kişiyi ilgilendirmesi ve askeri hizmete ilişkin bulunması şartlarının birlikte gerçekleşmesi gerekmektedir. Bahse konu maddenin ikinci fıkrasında belirtildiği üzere söz konusu Kanunun uygulanmasında asker kişi, Türk Silahlı Kuvvet-

lerinde görevli bulunan veya hizmetten ayrılmış olan subay, askeri memur, astsubay, askeri öğrenci, uzman çavuş, uzman jandarma çavuş, erbaş ve erler ile sivil memurlardır.

Davacıların oğlu olan müteveffa Er Engin AYDIN'ın, Ankara-Etimesgut Hava Lojistik K.lığı emrinde askerlik hizmetini ifa ederken, 5/10/1999 tarihinde saat 13.30'da, 664048 plaka numaralı askeri araçla evrak götürmek için gittikleri Hv.K.K. lığından Hv.Loş.K. lığına dönerken, askeri aracın AŞTİ yolunda arızalandığı, arızalı aracı yolun sağına çekebilmek amacıyla Er Engin AYDIN, Er Hayrettin GÜLEÇ ve Er Turan ESER'in aracı ittikleri esnada, sivil şahıs Engin KABAOSMAN yönetimindeki 06 C 0256 plaka numaralı sivil aracın arkadan gelerek askeri araca çarptığı, bu kaza neticesi Er Engin AYDIN'ın ağır, şoför Er Hasan ŞİMŞEK ve Er Hayrettin GÜLEÇ'in hafif şekilde yararlandıkları, ivedi olarak helikopterle GATA Askeri Hastanesine kaldırılan ve derhal ameliyat edilen Er Engin AYDIN'ın, tedavisi yapılmasına rağmen 25/10/1999 tarihinde vefat ettiği anlaşılmıştır

Müteveffanın asker kişi olduğundan şüphe yok ise de, tazminata konu zararın, karayollarında trafik kural ve gereklerine aykırı davranış sonucu sivil aracın, müteveffa ve arkadaşlarının itmekte olduğu askeri araca, arkadan çarpması sonucu meydana gelen kazadan kaynaklandığı davada, askeri hizmete ilişkinlik koşulunun bulunmadığı, davanın 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85, 90 ve 106'ncı maddeleri gereğince, özel hukuk hükümleri çerçevesinde adli yargı yerinde açılması ve anılan yargı yerinde çözümlenmesi gerektiği kabul edilmiştir.

Açıklanan nedenlerle, olayda asker kişiyi ilgilendirme ve askeri hizmete ilişkin olma koşulları birlikte gerçekleşmediğinden, davanın görüm ve çözümünün adli yargının görevine dâhil olduğu sonucuna varılmıştır...” (Askeri Yüksek İdare Mahkemesinin, 9.01.2002 t, 865/24 - E/K).

Yüksek Yargıtay 4. Hukuk Dairesi de aynı doğrultuda uygulama içindedir:

“...2918 sayılı Karayolları Trafik Yasasının 106 ncı maddesi gereğince genel bütçe içinde yer alan dairelerle katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait motorlu araçların yol açtıkları zararlardan dolayı, bu

Yasanın işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin kuralları uygulanır. Aynı Yasanın “İşletenin Hukukî Sorumluluğu” başlığı altında 85 ve izleyen maddelerinde motorlu araçların trafik kural ve gereklerine aykırı davranışları nedeniyle meydana gelen zararlardan dolayı gerçek ve özel kişilerle kamu tüzel kişilerinin ayırım yapılmadan aynı sorumluluk kurallarına bağlı olmaları öngörülmüştür.

Açıklanan bu yasal düzenlemeye göre Yasa, kamu idare ve kurumlarına ait ve bu arada kamu hizmetine özgülünen motorlu araçların verdikleri zararlardan dolayı, trafik olaylarından doğan zararların özelliği göz önünde tutularak, kamu idare ve kurumlarının özel kişilerle eşit koşullarda ve aynı ilkelere göre sorumlu tutulmaları gerektiğini belirtmiştir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasasının getirdiği bu düzenlemeler gereğince, kamu araçlarının verdikleri zararlardan dolayı idare, kamu hukuku kurallarına göre değil “işleten” olarak özel hukuk kurallarına göre sorumlu tutulabilecektir.

Şu durumda, kolluk görevinin yerine getirildiği sırada davalı İçişleri Bakanlığına ait aracın verdiği zararın ödetilmesi amacıyla açılan davanın, özel hukuk kurallarını uygulayacak olan adli yargı yerinde görülmesi gerekir...” (Y4HD. 05.10.2009 t, 8100/10674 - E/K).

Adli/idarî yargı görev ayırımı (yargı kolu) bağlamında bir bilim adamının ortaya koyduğu yorum anlamlıdır: “...Adli yargı-idarî yargı ayırımını benimsemekle birlikte, idarî faaliyetlerden doğan uyumsuzlukların istisnasız tamamının idarî yargı yerlerinde çözümleneceğine dair herhangi bir hükme yer vermemektedir. Bu bağlamda idarî nitelikli uyumsuzlukların genel çözüm yerinin idarî yargı olduğu tartışmasız olmakla birlikte, bireylere sunulan “adalet” hizmetlerinin gerekli kılması halinde uzmanlaşma açısından daha etkin bir yargısal denetim sağlanabilmesi için, bazı istisnai durumlarda birtakım idarî faaliyetlerin yargısal denetiminin adli yargı yerlerince yapılmasına ilişkin yasal düzenlemelerin Anayasaya aykırı olmayacağı düşünülebilir. Nitekim ülkemizde örneğin nüfus ve tapu kayıtlarına ilişkin idarî işlemlerden doğan uyumsuzlukların büyük bölümü öteden beri adli Yargı’da çözümlenmektedir. Fransız hukukunda bulunan çözüm de bu yöndedir.” (Prof. Dr. Ulusoy, Ali. Kamu Hizmeti İncelemeleri, Ank. 2004, s. 64. dn. 104).

Komisyon; Kanunun kamu araçlarının karayolundaki seyrini ve bu sırada oluşan haksız fiilleri özel hukuka bağlı kılmış olması karşısında (m. 106), bu tür fiillerden kaynaklanan davaların adli yargıda görülmesini, bu kabulün kaçınılmaz sonucu olarak görmektedir. Uygulamada varolan farklı ve çatışan kararların kanun seviyesinde yeknesak bir usul rejimine bağlanmasını adil yargılanma hakkının da gereği saymaktadır. Teklifin madde gerekçesindeki argümanlara ve Adalet Komisyonunun, Hukuk Muhakemeleri Kanunu Tasarısı raporundaki çözüme atıf yapmaktadır (TBMM. Dönem:23. Yasama Yılı: 3, SS. 393. s. 265, 135-137).

Hemzemin geçitte meydana gelen tren-trafik kazası konusunda, Karayolları Trafik Kanunu'nun 106 ncı maddesi ekseninde bir hukukî yapı öngörülebilir. (Anayasa m. 7, 87) Esasen Teklifin madde gerekçesinde yollama yapılan kimi Yüksek Mahkeme kararları, aynı sonuca içtihatla ulaşıldığını ve Karayolları Trafik Kanunu'nun bazı hükümlerinin de bu yoruma elverişli zemin oluşturduğunu göstermektedir. Bundan başka trenlerin işleticisi konumundaki Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün, kamu iktisadi kuruluşu olarak bağlı olduğu hukuk da aynı doğrultudadır (233 sayılı KHK m. 4). Komisyonca kabul edilen metin, bu konudaki tartışmaları sona erdirmekte; kanun seviyesinde bağlayıcı çözüm oluşturmaktadır. Hemzemin geçitlerde meydana gelen tren-trafik kazaları, Karayolları Trafik Kanunu'na (hukukuna) tâbidir. Görev ve sorumluluk hukuku ve diğer bağlı sorunlar buna göre sonuçlandırılacaktır.

Sonuç olarak, kamuya ait olan araçların sebebiyet verdiği trafik kazaları ile hemzemin geçitlerde meydana gelen tren-trafik kazaları Karayolları Trafik Kanunu'na bağlı kılınmış, bu uyumsuzluklarda görevin adli yargıda olduğu yönünde düzenleme yoluna gidilmiştir.

Ayrıca Karayolları Trafik Kanunu'nun sorumluluk hukuku yönünden benimsediği "işleten" terimi ile (m. 85) yine aynı Kanunda kamuya ait araçlar yönünden benimsenen "aidiyet" terimi (m. 106) arasında sorumluluk bağı yönünden bir ayrıma gidilemeyeceği hususunun Kanun düzeyinde açıklığa kavuşturulması ve kamuya aidiyetin kategorik farklılığı (mülkiyet, sınırlı ayni hak, sözleşmeye dayalı kullanım vb.) işleten kavramıyla bağdaştığı sürece ayrı bir sonuç doğurmayacağı

hususları göz önünde bulundurulmuş ve mülkiyetin yanında diğer tiplerin de kapsanması amacıyla Karayolları Trafik Kanunu'nun değiştirilmesi öngörülen 110 uncu maddesinin birinci fıkrasında geçen "İşleteni" ibaresinden sonra gelmek üzere "veya sahibi" ibaresi eklenmiştir. Komisyon, bu tür kazalarda, zarar görenin kamu görevlisi olması hallerinde, farklı bir görev kuralı üretilmesinin özel hukukun sağladığı daha avantajlı duruma karşın, eşitlik ilkesine aykırı olacağı düşüncesiyle farklı bir düzenlemeye gitmemiştir.

Yukarıda izah edilenler çerçevesinde Teklifin çerçeve ikinci maddesi birleştirme ve yapılan teselsül neticesinde 14 üncü madde olarak kabul edilmiştir.

Karayolları Trafik Kanunu'na eklenmesi öngörülen geçici madde (geçici madde 21), Karayolları Trafik Kanunu'nun bu Kanunla düzenlenen görev hükmünün yürürlük tarihinden önce İdarî Yargıda ve Askeri Yüksek İdare Mahkemesinde açılmış olup da halen devam etmekte olan davalar (kesin hükme bağlanmamış davalar) bakımından aynı mahkemede görülmesini mümkün kılan geçiş hükmü niteliğindedir. Değişikliğin yürürlüğe girmesinden sonra açılacak davaların tümü, yeni görev kuralına bağlı olacaktır. Yürürlük tarihinden önce adli yargıda ikame edilen davaların o yargıda görülmeye devam edeceği hususunda değişikliğin derhal etki göstereceği açıktır. Adli yargıda görevsizlik kararı verilmiş yahut Uyuşmazlık Mahkemesinde görülmekte olan ve yahut idarî yargıya veya Askeri Yüksek İdare Mahkemesine henüz ulaşmamış (esasa kaydedilmemiş) davalar da bu intikal hükmüne göre adli yargıda görülecektir. İzah edilen nedenlerle Karayolları Trafik Kanunu'na geçici madde eklenmesini öngören bir önerge Komisyonumuzca çerçeve 15 inci madde olarak kabul edilmiştir."

Bu değerlendirmeler doğrultusunda Adalet Komisyonu tarafından Tasarının 14. ve 15. maddeleri şu şekilde ifade edilmiştir.

"MADDE 14- 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 110 uncu maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Görevli ve Yetkili Mahkeme:

“MADDE 110- İşleteni veya sahibi Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu Kanundan doğan sorumluluk davaları, adli yargıda görülür. Zarar görenin kamu görevlisi olması, bu fıkra hükmünün uygulanmasını önlemez. Hemzemin geçitte meydana gelen tren-trafik kazalarında da bu Kanun hükümleri uygulanır.

Motorlu araç kazalarından dolayı hukukî sorumluluğa ilişkin davalar, sigortacının merkez veya şubesinin veya sigorta sözleşmesini yapan acentenin bulunduğu yer mahkemelerinden birinde açılabilceği gibi kazanın vuku bulduğu yer mahkemesinde de açılabilir.”

“MADDE 15- 2918 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 21- Bu Kanunun 110 uncu maddesi yürürlüğe girdiği tarihten önce açılmış bulunan davalara uygulanmaz.”

Burada, Adalet Komisyonu raporuna muhalefet şerhin yazan üyelerin görüşleri de belirtilmelidir. Söz konusu muhalefet şerhine göre “...Karayolları Trafik Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi; her ne kadar uygulamada var olan göreve ve farklı uygulamalara yönelik hukuk karmaşasını ortadan kaldırma, aynı mahiyetteki olaylarda yargılama birliğini sağlayarak adaleti gerçekleştirme iddiası ile komisyon gündemine getirilmişse de, bu düzenleme açısından da, TBMM'de büyük tartışmalara neden olan ve Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilen, Sivil Yargı-Askeri Yargı alanlarında Anayasanın 157. maddesine aykırılık oluşturabileceği kaygısını taşımaktayız⁴. Bu nedenlerden ötürü bu düzenlemeye de karşı oyumuz bulunmaktadır.”

Yukarıda belirtilen süreç yaşandıktan sonra 11.1.2011 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda görüşülen Tasarının 14. maddesi,

⁴ Çalışmamızda (I, C başlığı altında) belirtildiği üzere, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasının Anayasaya aykırılığı iddiasıyla Anayasa Mahkemesine başvurulduğunda ne başvuru dilekçesinde ne de Anayasa Mahkemesi kararında Anayasanın 157. maddesine aykırılıktan hiç söz edilmemiş; bu bakımdan Adalet Komisyonu raporuna muhalefet şerhi yazan üyelerin kaygısı gerçekleşmemiştir. Fakat davada söz konusu 157. maddenin değerlendirilmemiş olması kanaatimizce büyük bir eksikliktir.

Tasarıda belirtilen şekilde kanunlaşmış ve 6099 sayılı Kanun 19.1.2011 tarih ve 27820 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Tasarının 15. maddesi ise, Mecliste verilen önergeyle aşağıdaki şekilde değiştirilerek kabul edilmiştir: “*GEÇİCİ MADDE 21 - Bu Kanunun 110 uncu maddesinin birinci fıkrasının göreve ilişkin hükmü, yürürlüğe girdiği tarihten önce idarî yargıda ve Askeri Yüksek İdare Mahkemesinde açılmış bulunan davalara uygulanmaz.*”⁵.

C. Karayolları Trafik Kanunu’nun 110. Maddesine İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun, 11.1.2011 tarih ve 6099 sayılı Kanun’un 14. maddesiyle değiştirilen 110. maddesinin birinci fıkrasının Anayasa’nın 2., 37., 125., 140. ve 155. maddelerine aykırılığı ileri sürülerek iptaline ve yürürlüğünün durdurulmasına karar verilmesi istemiyle somut norm denetimine başvurulmuş Anayasa Mahkemesi, talebi oybirliğiyle reddetmiştir; kararda, itiraz konusu kuralın Anayasa’nın 2., 125. ve 155. maddelerine aykırı olmadığı, Anayasa’nın 37. ve 140. maddeleriyle ise ilgisinin bulunmadığı belirtilmiştir⁶.

Anayasa Mahkemesinin kararıyla bağlantılı olarak burada şu tespit de yapılmalıdır: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun 55. maddesinin ikinci fıkrası “*Bu Kanun hükümleri, her türlü idarî eylem ve işlemler ile idarenin*

⁵ Maddenin gerekçesine göre “*Karayolları Trafik Kanunu’nun 110 uncu maddesi yalnızca görev kuralını değil, ayrıca bu sorumluluk tipinin bağlı bulunduğu maddî hukuk rejimini de düzenlemektedir. Bu yasanın yürürlük öncesinde idarî yargıda açılan tam yargı davasının dava dışında kalan bölümünün adli yargıda görülmesi zorunlu olduktan başka alacağın bu bölümünün zamanaşımı ve diğer unsurlar bakımından Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine tâbi olacağı açıktır. Öte yandan geçiş hukuku sorunları gözetilerek “idarî yargı ve Askeri Yüksek İdare Mahkemesi” unsurlarıyla maddeye kapsam açıklığı getirilmiştir. Buna göre, Kanunun yürürlüğünden önce idarî yargı ve Askeri Yüksek İdare Mahkemesinde açılıp halen görülmekte ve tarafı kamu olan bu alandaki sorumluluk davalarında görevsizlik kararı verilemeyecektir. Aynı şekilde, yürürlük öncesinde adli yargıda açılıp görülmekte olan davalar yönünden 110 uncu maddedeki görev kuralı derhal etki doğuracağı gibi, yürürlük sonrası davalar yönünden de mutlak görev adli yargının olacaktır.*”

⁶ AYM 26.12.2013, 68/165 (RG., 27.3.2014, S. 28954).

sorumlu olduğu diğer sebeplerin yol açtığı vücut bütünlüğünün kısmen veya tamamen yitirilmesine ya da kişinin ölümüne bağlı zararlara ilişkin istem ve davalarda da uygulanır.”; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun, 6099 sayılı Kanun’un 14. maddesiyle değiştirilen 110. maddesinin birinci fıkrası “İşleteni veya sahibi Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu Kanundan doğan sorumluluk davaları, adli yargıda görülür. Zarar görenin kamu görevlisi olması, bu fıkra hükmünün uygulanmasını önlemez. Hemzemin geçitte meydana gelen tren-trafik kazalarında da bu Kanun hükümleri uygulanır.”; 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun 3. maddesi “Her türlü idarî eylem ve işlemler ile idarenin sorumlu olduğu diğer sebeplerin yol açtığı vücut bütünlüğünün kısmen veya tamamen yitirilmesine yahut kişinin ölümüne bağlı maddî ve manevî zararların tazminine ilişkin davalara asliye hukuk mahkemeleri bakar. İdarenin sorumluluğu dışında kalan sebeplerden doğan aynı tür zararların tazminine ilişkin davalarda dahi bu hüküm uygulanır. 30/1/1950 tarihli ve 5521 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu hükümleri saklıdır.” hükümlerini içermektedir.

6098 ve 6099 sayılı Kanunların 11.1.2011, 6100 sayılı Kanun’un ise 12.1.2011 tarihlerinde Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul edildiğini, düzenlemelere bakıldığında ve gerekçeleri de incelendiğinde, söz konusu kanunların bazı konuları idarî yargı alanından çıkartmaya, aynı konulara ilişkin uyuşmazlıkların farklı mahkemelerde görülmesinden kaynaklanan adaletsizlikleri engellemeye yönelik olduğu görülmektedir⁷. Fakat daha

⁷ Türk Borçlar Kanunu’nun 55. maddesinin ikinci fıkrasının gerekçesindeki “Vücut bütünlüğünün bozulmasına veya ölüme bağlı zararların idarenin sorumluluk sebeplerinden doğmuş olması hâlinde dahi bu Kanun hükümleri uygulanacaktır. Doğrusu, insan zararlarında farklı hukuk düzenlemelerinden bütüncül bir düzenlemeye ve yargı birliğine geçmektir. Teklif, bu amaca yönelik ön-adım niteliğindedir.”; Karayolları Trafik Kanunu’nun 110. maddesi değişikliğine ilişkin kanun teklifinin gerekçesindeki “Aynı seyir çizgisinde hareket eden, aynı tür risk üreten araçlar arasında özel-kamu ayırımını esas alarak yasaya rağmen içtihatla farklı görev kuralı oluşturmak, giderek aynı riskten farklı hukuk uygulamalarına yol açmak, hukuk ve adalet mantığı ile de bağdaşmaz (Any.m.2).”; aynı hükmün Adalet Komisyonu raporundaki “Uygulamada varolan farklı ve çatışan kararların kanun seviyesinde yeknesak bir usul rejimine bağlanması adil yargılanma hakkının da gereği saymaktadır.” ifadeleri kanunkoyucunun iradesini ortaya koymaktadır.

sonra Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 3. maddesi Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiş⁸, hatta iptal gerekçesi olarak dava dilekçesinde Anayasa'nın 2., 37., 125. ve 155. maddeleri belirtilmesine rağmen, Anayasa Mahkemesi tarafından Anayasanın 157. maddesine aykırılık açısından da başvuru incelenmiş ve sonuçta iptali talep edilen hüküm Anayasa'nın 125., 155. ve 157. maddelerine aykırı görülerek oyçokluğuyla iptal edilmiştir⁹.

Kanaatimizce Anayasa Mahkemesinin, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasını, Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 3. maddesini iptalindeki gerekçelerle Anayasaya aykırı görerek iptal etmesi gerekirdi; özellikle Anayasanın 157. maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesine bariz bir aykırılığın bulunduğu tespit edilmeliydi. Zira Anayasanın söz konusu düzenlemesinde “*Askeri Yüksek İdare Mahkemesi, askeri olmayan makamlarca tesis edilmiş olsa bile, asker kişileri ilgilendiren ve askeri hizmete ilişkin idarî işlem ve eylemlerden doğan uyuşmazlıkların yargı denetimini yapan ilk ve son derece mahkemesidir.*” hükmü yer almaktadır. Bu düzenlemeye göre, askeri hizmete ilişkin idarî bir eylem sayılması gereken bir trafik kazası gerçekleştiğinde, bundan kaynaklanan zararlara

⁸ AYM 16.2.2012, 2011/68, 2012/23 (RG., 19.5.2012, S. 28292).

⁹ İnceleme konumuz bakımından, Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 3. maddesinin iptalinden önce (HMK. m. 3, TBK. m. 55/II ve KTK. m. 110/I sayesinde) şöyle bir sistem öngörülmüştü: Kamu tüzel kişilerinin işleten sıfatıyla sorumluluğundan kaynaklanan (gerek malvarlığına yönelik, gerekse vücut bütünlüğünün ihlali ve ölüm sebebiyle uğranılan zararlarda) Karayolları Trafik Kanunu hükümlerinin uygulanacağı davalar adli yargıda görülecek; karayollarında idarî eylem ve işlemler sebebiyle uğranılan diğer insan zararlarında (yaralanma ve ölümlerde) Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacak ve davalar adli yargıda görülecek; karayollarında idarî eylem ve işlemler sebebiyle uğranılan malvarlığı zararlarında ise İdare Hukuku kuralları uygulanarak davalar idarî yargıda çözümlenecektir.

Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 3. maddesinin iptalinden sonra ise şöyle bir manzara ortaya çıkmıştır: Kamu tüzel kişilerinin işleten sıfatıyla sorumluluğundan kaynaklanan (gerek malvarlığına yönelik, gerekse vücut bütünlüğünün ihlali ve ölüm sebebiyle uğranılan zararlarda) Karayolları Trafik Kanunu hükümlerinin uygulanacağı davalar adli yargıda görülecek; karayollarında idarî eylem ve işlemler sebebiyle uğranılan diğer insan zararlarında (yaralanma ve ölümlerde) Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacak ve davalar idarî yargıda görülecek; karayollarında idarî eylem ve işlemler sebebiyle uğranılan malvarlığı zararlarında ise İdare Hukuku kuralları uygulanarak davalar idarî yargıda çözümlenecektir.

ilişkin tazminat davasını ilk ve son derece mahkemesi olarak Askeri Yüksek İdare Mahkemesinin görmesi gerekirken, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasıyla bu görev adli yargıya bırakılmıştır; bunun da, Anayasa aykırı olduğuna şüphe bulunmamaktadır¹⁰.

II. KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NUN 110. MADDESİNİN UYGULAMA ALANI

A. Uyuşmazlık Mahkemesi Kararları

Karayolları Trafik Kanunu'nun “Devlete ve Kamu Kuruluşlarına Ait Araçlar” başlığını taşıyan 106. maddesinde “Genel bütçeye dâhil dairelerle katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına¹¹ ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu Kanunun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanır. Bu kuruluşlar, 85 inci maddenin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere 101 inci maddedeki

¹⁰ Anayasa Mahkemesinin Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 3. maddesini Anayasanın 157. maddesine aykırı görerek iptal eden kararının ilgili kısmında “Anayasa'nın 157. maddesi gereğince asker kişileri ilgilendiren ve askeri hizmete ilişkin olan eylemlerden ve işlemlerden kaynaklanan uyuşmazlıklar, adli yargının değil; askeri idarî yargının yani Askeri Yüksek İdare Mahkemesi'nin görev alanına girmektedir. İptal konusu kural ile, vücut bütünlüğünün kısmen ya da tamamen yitirilmesine yol açan eylem veya işlem, bir askeri hizmete ilişkin olsa ve bir asker kişiyi ilgilendirse bile, bundan kaynaklanan uyuşmazlıklar asliye hukuk mahkemesinin görev alanı kapsamına alınmaktadır. Asker kişileri ilgilendiren ve askeri hizmete ilişkin olan eylemlerden ve işlemlerden kaynaklanan uyuşmazlıkların kanunla adli yargının görev alanına sokulması Anayasa'nın 157. maddesine de aykırılık oluşturur.” değerlendirmesine yer verilmiştir. Bkz. AYM 16.2.2012, 2011/68, 2012/23 (RG., 19.5.2012, S. 28292).

¹¹ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 13.10.1983 tarihinde kabul edilmiş ve 18.10.1983 tarihli 18195 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır; Kanun'un 106. maddesinde ise 31.10.1990 tarihli 3672 sayılı Kanunla değişiklik yapılmıştır. Dolayısıyla o dönemde mevcut bütün kamu tüzel kişileri maddede sayma yoluyla gösterilmiştir. Günümüzde bu tüzel kişilerin tek tek sayılması yerine, hepsini ifade edecek şekilde “kamu tüzel kişileri” ifadesinin kullanılması yeterlidir. Kamu tüzel kişileri ifadesi Devlet'i de kapsadığından, Kanun'un 110. maddesinin birinci fıkrasında “...Devlet ve diğer kamu kuruluşları...” ifadesindeki “Devlet” kelimesinin kullanılmasının gereksiz olduğu da belirtilmelidir.

şartları haiz milli sigorta şirketlerine mali sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlüdürler.” hükmü yer almaktaydı. Buna göre, kamu tüzel kişilerine ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, Karayolları Trafik Kanunu’nun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanmaktaydı; fakat hangi mahkemenin görevli olduğu konusunda tartışmalar yaşanmaktaydı. Örneğin bazı Uyuşmazlık Mahkemesi kararlarında, Karayolları Trafik Kanunu’nun uygulanmasını gerektiren bir özel hukuk sorunu bulunduğu belirtilmesine rağmen, kanunda açık bir görev kuralına yer verilmemiş olması sebebiyle idarî yargı görevli sayılmıştır.

Karayolları Trafik Kanunu’nun 110. maddesindeki değişikliğin yürürlüğe girmesinden sonra ise, Kanundan kaynaklanan her türlü sorumluluğa ilişkin davaların adlî yargı içerisinde değerlendirilmesi gerektiği yönünde Uyuşmazlık Mahkemesi kararlarına rastlanmaktadır. Örneğin;

- Posta dağıtıcısı olan ve davalı Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü tarafından kiralanan araçta yolcu olarak bulunan davacıların yakınının trafik kazası sonucu hayatını kaybettiği ve yakınları tarafından maddî ve manevî tazminatın faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesi istemiyle açtığı davada, Kanun değişikliği ile işleteni veya sahibi Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu Kanundan doğan sorumluluk davaları adlî yargıda görüleceğinden, zarar görenin kamu görevlisi olması bu fıkra hükmünün uygulanmasını önlemeyeceğinden, uyuşmazlığa konu edilen davanın görüm ve çözümünde adlî yargının görevli olduğu sonucuna varılmıştır¹².
- Stabilize yolda, Jandarma Komando Tugay Komutanlığı emrine yeni katılan personele eğitim arazisinin tanıtımı esnasında, yolcu olarak içinde bulunduğu aracın şarampole yuvarlanması sonucu yaralanan davacı tarafından, maddî ve manevî tazminatın yasal faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesi istemiyle açılan davada, uyuşmazlığa konu edilen davanın görüm ve çözümünde adlî yargının görevli olduğu belirtilmiştir¹³.

¹² UYM, 7.2.2011, 2010/100, 2011/12 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

¹³ UYM, 7.2.2011, 2010/211, 2011/24 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

- İl Emniyet Müdürlüğü Koruma Şube Müdürlüğü hizmetinde kullanılan resmî aracın önünde giden Belediye otobüsünün rögar kapağı üzerinden geçmesi ile rögar kapağının yerinden çıkması ve İçişleri Bakanlığına ait resmî aracın da kapağın üzerinden geçmesi sonucu araçta meydana gelen zararın tazmini istemiyle açılan davanın adli yargı yerinde çözümlenmesi gerektiği hükme bağlanmıştır¹⁴.
- Benzer bir olayda da, yapım ve bakımı davalı idarelere ait olan rögar kapağı nedeniyle meydana geldiği belirtilen tek taraflı ve maddî hasarlı trafik kazası sonucu, davacı şirket tarafından sigortalanmış bulunan araçta oluşan sigorta tazminatının ödenmesi istemiyle açılan davanın adli yargı yerinde çözümlenmesi gerektiği ifade edilmiştir¹⁵.
- Karayolu zemininin yağlı olmasından dolayı aracının hâkimiyetini kaybederek karşı istikametten gelen başka bir aracın ön kısmına çarparak maddî hasarlı ve yaralamalı trafik kazası meydana geldiği bir olayda, mahkeme Karayolları Genel Müdürlüğüne karşı açılan bu davada da adli yargının görevli olduğuna hükmetmiştir¹⁶.
- Karayolları Genel Müdürlüğüne karşı açılan başka bir davada, davalının yol çalışması yaparken hiçbir uyarıcı işaret ve levha koymaksızın 50 cm yüksekliğinde asfalt malzemesi dökmesi sonucu sigortalının dökülen asfalt malzemesinin üzerine çıktığı ve tek taraflı ve maddî hasarlı trafik kazasının meydana geldiği; kaza tespit tutanağında davalı idarenin asli kusurlu olarak belirlendiği belirtilerek uğranılan zararın tazmini talep edilmiştir. Yine bu davada da adli yargı görevli kabul edilmiştir¹⁷.
- Başka bir dava, davacıların mirasbırakanının, olay günü kullandığı motosiklet ile davalı idareye ait olan ambulansın çarpışması sonucu meydana gelen trafik kazasında, ölüm nedeniyle meydana gelen maddî ve manevî zararın tazminine ilişkindir. Uyuşmazlık Mahkemesi, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesi ile Anayasa Mahkemesi'nin benzer bir konuda İdare Mahkemesi'nin davaya bakmakla görevli

¹⁴ UYM, 4.6.2012, 101/133 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

¹⁵ UYM, 24.12.2012, 628/498 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

¹⁶ UYM, 4.2.2013, 2012/578, 2013/179 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

¹⁷ UYM, 8.4.2013, 339/524 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

bulunmadığı yolundaki kararları gözetildiğinde, oluşan trafik kazası nedeniyle açılacak sorumluluk davalarının görüm ve çözümünde adlî yargının görevli olduğu; meydana gelen zararın tazmini istemiyle açılan bu davanın da adlî yargı yerinde çözümlenmesi gerektiği sonucuna varmıştır¹⁸.

- Diğer bir olayda da, davalı idare olan Bolu Belediye Başkanlığı tarafından gerekli uyarı ve işaretleme yapılmadan yol bakım ve onarım çalışmaları yapıldığı ve bu nedenle yolun sağ tarafının trafiğe kapatılarak sol taraftan gidiş ve dönüşün verildiği, davacının da bu yolu kullandığı esnada diğer davalının yol bakım ve onarım çalışmasını dikkate almayarak yolun kendisine ayrılmış sağ şeridinden giden davacının otomobiline çarptığı belirtilerek, meydana gelen kazada davacının aracında meydana gelen zararın tazmini talep edilmiştir. Uyuşmazlık Mahkemesine göre, davanın, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrası sebebiyle (bu Kanun'dan doğan sorumluluk davalarının adlî yargıda görüleceği hükmü gereği), adlî yargı yerinde çözümlenmesi gerekir¹⁹.
- Başka bir olayda da, davacının davalı idarenin sorumluluğundaki sulama kanalı üzerindeki köprüden aracıyla geçtiği esnada köprü demirlerinden birinin yerinden çıkması sonucunda aracında meydana geldiği ileri sürülen maddî ve manevî tazminatın ödenmesine karar verilmesi istemiyle dava açılmıştır. Buradaki trafik kazası nedeniyle açılacak sorumluluk davasında da adlî yargının görevli olduğuna hükmedilmiştir²⁰.
- Uyuşmazlık Mahkemesinin önüne gelen bir diğer olayda da herhangi bir trafik levhasının ve yer çizgilerinin bulunmadığı mıcırla kaplı zeminde aracın kayması sebebiyle karşı yönden gelen başka bir araçla çarpışma sonucu ölümlü, yaralamalı ve maddî hasarlı trafik kazası meydana gelmiş; Karayolları Genel Müdürlüğüne karşı açılan davada, davalının üzerine düşen sorumluluk gereği karayollarını trafiğe uygun hale getirmesi, aksi halde yolun yapım halinde olduğunu bildirerek yolu

¹⁸ UYM, 13.5.2013, 710/816 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

¹⁹ UYM, 1.7.2013, 987/1148 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

²⁰ UYM, 11.1.2013, 1484/1668 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

kapatması gerekirken hiçbir uyarı levhası koymamış olduğu, dolayısıyla hizmet kusuru nedeniyle kazaya sebebiyet verdiği ileri sürülerek tazminat talep edilmiştir. Bu davada da adlî yargı görevli görülmüştür²¹.

- Yine başka bir olayda, aracın, yapılan yol çalışması nedeniyle yolun üzerinde bırakılan kum yığımına çarpması sonucu oluşan hasarları sebebiyle tazminat talebi söz konusu olmuş ve Uyuşmazlık Mahkemesi tarafından adlî yargı görevli kabul edilmiştir²².
- Benzer bir olayda da, aracın yolda bulunan ve 1 metre derinliğindeki çukura girmesi nedeniyle meydana gelen kaza sonucu araçta meydana gelen hasarın idareden tazmini isteminin Karayolları Trafik Kanunu uyarınca adlî yargı yerinde görülmesi gerektiği belirtilmiştir²³.
- Başka bir olayda da, bir çekicinin, refakatindeki römork ile seyrettiği yolda aracın üst kısmını köprü girişine çarpmak suretiyle zarar gördüğü; kaza sonrası düzenlenen Trafik Kazası Tespit Tutanağında, araç sürücüsünün kusursuz, aracın bakım ve onarımından sorumlu kuruluşun Karayolları Trafik Kanunu'nun 13. maddesi uyarınca kusurlu olduğunun belirtildiği; söz konusu hükme göre, karayolunun yapımı, bakımı, işletilmesi ile görevli ve sorumlu bütün kuruluşların, karayolu yapısını, trafik güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmakla yükümlü bulunduğu; sorumlu ve yetkili kurumun, köprü girişinde gerekli işaretlemeleri yapmamak nedeniyle kazanın meydana gelmesinde kusurlu olduğu belirtilerek, uğranılan zararın tazmini istenmiştir. Bu olayda da adlî yargı görevli kabul edilmiştir²⁴.
- Uyuşmazlık Mahkemesinin baktığı bir başka olayda, Jandarma asteğmeninin emir ve komutasında 4 araçtan oluşan konvoyla Silopi istikametinde yol emniyet ve kontrol görevi ifa edilirken, yol güzergahı üzerinde meydana gelen kaza sonucunda araç içinde Jandarma eri olarak bulunan davacının yaralanması sebebiyle uğranılan zarara ilişkin davada da adlî yargının görevli olduğu hükme bağlanmıştır²⁵.

²¹ UYM, 11.11.2013, 1562/1725 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

²² UYM, 30.12.2013, 1658/1871 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

²³ UYM, 30.12.2013, 1770/1981 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

²⁴ UYM, 3.3.2014, 265/300 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

²⁵ UYM, 3.3.2014, 277/310 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

Görüldüğü gibi Uyuşmazlık Mahkemesi, Karayolları Trafik Kanunu'nun 106. maddesinde sadece kamu tüzel kişilerine ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan sorumluluk düzenlenmişken, 110. maddede yapılan değişiklikle getirilen *"bu Kanundan doğan sorumluluk davaları"* ifadesini çok geniş yorumlayarak, hem idarenin işleten sıfatıyla sorumluluğunu ve hem de Kanunda kamu kurumlarına görev olarak verilen her türlü yükümlülüğün ihlalini (aslında hizmet kusuru olduğu için idarî yargıda bakılması gereken olayları da²⁶) adlî yargı içerisinde değerlendirmektedir.

²⁶ Karayolları Trafik Kanunu'nun "Amaç" başlıklı 1. maddesine göre; *"Bu Kanunun amacı, karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir."* Buna uygun olarak, örneğin Kanun'un 7. maddesinde, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkilerine yer verilmiş; bu maddede, *"yapım ve bakımdan sorumlu olduğu karayolları"*na ilişkin düzenlemeler getirilmiştir. Hangi yolların yapım ve bakımdan sorumlu olduğuna ilişkin hükümler ise 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un 4. maddesinde belirtilmiş olup, otoyol, Devlet ve il yolları ağına giren karayolları güzergâhları ile bunların değişikliklerine ilişkin planları hazırlamak veya hazırlatmak, hazırlayacağı programlar uyarınca karayollarını yapmak, yaptırmak, emniyetle kullanılmalarını sağlayacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmak, bakımını yaptırmak, onarmak, onarımını yaptırtmak, işletmek, işlettmek Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkileri arasında sayılmıştır; her biri kamu hizmeti olduğu şüphesiz olan bu faaliyetler sebebiyle uğranılan zararlara ilişkin davalar, şimdiye kadar hizmet kusuru kapsamında idarî yargıda görülmekteydi. Uyuşmazlık Mahkemesinin kararları doğrultusunda, belki de idarî kamu hizmetleri içerisinde en büyük bölümü oluşturan bayındırlık kamu hizmetlerinin karayollarıyla ilgili kısmındaki tüm davaların artık adlî yargıda görülmesi gerekecektir; çünkü Uyuşmazlık Mahkemesi, Karayolları Trafik Kanunu'ndan kaynaklanan tüm sorumluluk davalarının adlî yargıda görülmesi gerektiği görüşündedir.

Benzer şekilde Karayolları Trafik Kanunu'nun "Belediye Trafik Birimleri, Görev ve Yetkileri" başlıklı 10. maddesinde *"1. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolları trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak, 2. Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak, 3. Karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, aldırma ve denetlemek, 4. Karayolunda trafik için tehlike teşkil eden engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldırmak, 5. Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vukubulduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak..."* belediyelerin görevleri arasında

Buna karşılık yukarıda belirtilen Uyuşmazlık Mahkemesi kararlarına katılmayan ve muhalefet şerhi yazan üyenin görüşlerinin de belirtilmesi gerekmektedir²⁷. Buna göre, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinde açıkça belirtildiği gibi Kanun'un motorlu araçların işletilmesinden doğan zararlar nedeniyle işletenin hukukî sorumluluğunu düzenlediği; Kanun hükmünde geçen, bu Kanundan doğan ve adlî yargıda görülmesi gereken sorumluluk davalarının, 2918 sayılı Kanun'un 85. maddesinde düzenlenen motorlu araçların işletilmesi nedeniyle verilen zararlardan dolayı araç işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin davalar olduğu; Kanun değişikliğinden önce kamu araçlarının işletilmesi nedeniyle verilen zararlardan dolayı kamu idaresinin sorumluluğunun hangi yargı kolunda görüm ve çözümü konusunda Kanunda bir düzenleme bulunmadığından idarî ve adlî yargı organları arasında çıkan görev uyuşmazlıklarını sonlandırmak üzere sözü geçen Kanun hükmü getirilmek suretiyle kamu araçlarının verdiği zararlar nedeniyle işletenin sorumluluğunda 2918 sayılı Kanun'un amacına uygun olarak adlî yargıda görüm ve çözüm esasının benimsendiği; 2918 sayılı Kanun'un 110. maddesinde yapılan değişikliğe ilişkin Hükümet gerekçesinin de getirilen yeni hükmün bu nedenle maddeye eklendiğini teyit ettiği; bu gerekçelerle hizmet kusuruna ilişkin bu tür uyuşmazlıklarda idarî yargının görevli olup, benzer ihtilaflarda da idarî yargının görevli olduğu Yargıtay 4., 11., 17. Hukuk Dairelerinin istikrarlı kararlarıyla içtihat edildiği gibi, Danıştay kararlarında da uyuşmazlıkta idarî yargının görevli olduğunun benimsendiği; kamu hizmetinin usulüne ve hukuka uygun olarak yürütülüp yürütülmediğinin hizmet kusuru veya idarenin sorumluluğunu gerektiren bir

sayılmıştır. Uyuşmazlık Mahkemesi, belediyelerin bu görevlerini yerine getirmemeleri sebebiyle uğranılan zararlar için açılan davaları da Karayolları Trafik Kanunu'ndan kaynaklandığı için adlî yargı içerisinde değerlendirmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü ve belediyeler dışında, Karayolları Trafik Kanunu'nu başka kamu tüzel kişilerine de yerine getirmeleri gereken bir takım görevler vermiştir; söz konusu görevlerin ihlalden kaynaklanan tüm tazminat davaları artık adlî yargı içerisinde kabul edilmektedir.

²⁷ Söz konusu muhalefet şerhleri için bkz. UYM, 4.2.2013, 2012/578, 2013/179 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); UYM, 11.1.2013, 1484/1668 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); UYM, 11.11.2013, 1562/1725 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); UYM, 30.12.2013, 1770/1981 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

husus olup olmadığının tespitinde, 2577 sayılı İdarî Yargılama Usulü Kanunu'nun 2/1-b hükmünde belirtilen tam yargı davasının görüm ve çözümünde idarî yargının görevli olduğu haklı olarak belirtilmiştir.

Kanaatimizce -muhalefet şerhi yazan üyesi dışında- Uyuşmazlık Mahkemesi, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin anlamını doğru tespit edememiş ve bu sebeple hatalı bir sonuca ulaşmıştır.

B. Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. Maddesinin Anlamı²⁸

1. Yorum Kavramı

Bir kanun hükmü uygulanırken, öncelikle anlamının tespit edilmesi gerekir; maddenin metni herhangi bir tereddüde mahal vermeyecek kadar açıksa, yoruma gerek bulunmamaktadır. Bir hukuk kuralının yorumlanması, onun tam anlamının ne olduğunun belirlenmesi, gerçek kapsamının tespit edilmesidir. Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesi bakımından da yoruma gerek olmadığı, metnin çok açık olduğu ileri sürülebilir²⁹. Bununla birlikte, maddenin gerekçesinde, hükmün Uyuşmazlık Mahkemesinin anladığı şekilde uygulanmasına imkan sağlayacak herhangi bir açıklama bulunmadığından, hükmün yorumlanması suretiyle kanunkoyucunun iradesinin belirlenmesi gerekmektedir.

Medenî Kanun'un 1. maddesi "*Hukukun Uygulanması ve Kaynakları*" başlığını taşımaktadır. Hukukun uygulanmasından söz edilebilmesi için, öncelikle uygulanacak hukuk kuralının tespiti, daha sonra da bu hukuk kuralının yorumlanması ve anlamlandırılması gerekmektedir³⁰. Kanunko-

²⁸ Bu başlık altında yapılan teorik açıklamalarda büyük ölçüde şu çalışmamızdan yararlanılmıştır: **Petek**, Hasan; Ölümüne Bağlı Tasarrufların İptali Davasında Süreler ve Hükmün Anlam Bakımından Uygulanması, Adalet Akademisi Dergisi, 2011/6, s. 15 vd.

²⁹ "*Kanunun açık olduğu durumlarda yoruma ve gerekçeye başvurulamaz. TMK. nun 1. maddesi gereğince kanun özüyle ve sözüyle uygulanmalıdır.*" YİBK., 19.1.2007, 1/1 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

³⁰ **Edis**, Seyfullah; Medenî Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri, 6. Bası, Ankara 1997, s. 183; **Oğuzman**, Kemal/**Barlas**, Nami; Medenî Hukuk, Giriş Kaynaklar Temel Kavramlar, 19. Bası, İstanbul 2013, s. 65; **Köprülü**, Bülent; Medenî Hukuk Genel Prensipler Kişiler Hukuku, 2. Bası, İstanbul 1984, s. 99; **Zevkliler**, Aydın/**Acabey**, M. Beşir/**Gökyayla**, K. Emre; Medenî Hukuk, 6. Bası, Ankara 1999, s. 92.

yucu bazen, kullandığı terim ve sözcükleri gerçek düşüncesini ortaya koyacak bir beceriyle seçemediğinden veya dilbilgisi kurallarına gereği gibi uymadığından, hukuk kuralının anlamının belirlenmesi gerekmektedir³¹. Bizim anlamını tespit edeceğimiz hüküm, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinde geçen “*bu Kanundan doğan sorumluluk davaları*” ifadesidir; bu ifadenin, Kanunda belirtilen görevlerin ihlaline ilişkin tüm sorumluluk davalarını mı yoksa sadece işle-tenin sorumluluğuna ilişkin davaları mı kapsadığı tespit edilmeye çalışılacaktır. Böyle bir yorum sorununun yaşanmaması için kanunkoyucunun dilbilgisi kurallarına uyarak daha özenli hareket etmesi gerekmesine rağmen, bu şekilde davranılmadığı için böyle bir sorun ortaya çıkmıştır.

Medenî Kanun'un 1. maddesinin birinci fıkrasındaki, “*Kanun, sözüyle ve özüyle değiştiği bütün konularda uygulanır.*”³² kuralı öngörülürken, kanunun özü (ruhu) ile sözü (lafzı) arasında³³, yani kanunun deyimisel anlamı ile ifade edilmek istenen anlam arasında bir çatışmanın bulunabileceği

Bir metin okunduğunda anlaşılmaz, başka başka anlamlara imkân verecek kadar duraksamalar doğuracak nitelikte kapalı veya yanlışlık apaçık ise, yorum yoluyla anlamı tespit edilmeye çalışılmalıdır (Narmanlıoğlu, Ünal; Kanunun Anlam Bakımından Uygulanması, Prof. Dr. Turan Tüfan YÜCE'ye Armağan, İzmir 2001, s. 98).

³¹ Arık, Kemal Fikret; Türk Medenî Hukuku I Genel Prensipler, Ankara 1963, s. 83; Birsen, Kemaleddin; Medenî Hukuk Dersleri, İstanbul 1963, s. 60; Edis, s. 184; İmre, Zahit; Medenî Hukuka Giriş, 3. Bası, İstanbul 1980, s. 155; Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 92; Özsunay, Ergun; Medenî Hukuka Giriş, 5. Bası, İstanbul 1986, s. 189; Narmanlıoğlu, s. 98; Dural, Mustafa/Sarı, Suat; Temel Kavramlar ve Medenî Kanunun Başlangıç Hükümleri, 8. Bası, İstanbul 2013, s. 120.

³² Kanunun sözüyle ve özüyle uygulanacağı kuralı bir sıralamayı göstermemektedir. Başka bir ifadeyle, hâkimin önüne gelen olayda önce sözü itibarıyla uyan bir hükmü, ancak bu yoksa o zaman özü itibarıyla uyan bir hükmü uygulayacağı şeklinde anlaşılmalıdır; hâkim, hükmün hem sözü hem de özü itibarıyla uygun olmasını arayacaktır (Dural/Sarı, s. 124-125); Akipek, Jale/Akıntürk, Turgut/Ateş Karaman, Derya; Türk Medenî Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku, 10. Bası, İstanbul 2013, s. 112; Honsell, Heinrich; Basler Kommentar zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch I, 2. Auflage, Basel 2002, s. 3, N. 1.

³³ Medenî Kanunumuzun 1. maddesindeki “*sözü ve özü*” ifadesi, kaynak İsviçre Kanunu'nda “*metin ve ruh*”, Almancasında “*metin ve yorum*”, Fransızcasında “*metin ve düşünce*”, İtalyancasında “*metin ve anlam*” kelimeleriyle ifade edilmiştir (Akyol, s. 214); Honsell, s. 3, N. 1.

düşüncesinden hareket edilmiştir. Burada kanunun sözünden, kullanılan terimlerin veya sözcüklerin açık seçik anlamı; kanunun özünden ise, kanunun tümüne hâkim olan ilkelere göre belirli bir maddeden çıkartılan anlam kastedilmektedir³⁴. İncelediğimiz madde bakımından, Kanun'un gerekçesinde yeni düzenlemede sözünü ettiğimiz şekilde bir değişiklik yapıldığı (yapılmak istenildiği) yönünde bir açıklama bulunmadığından, ne İdare Hukuku kurallarında ve de Karayolları Trafik Kanunu'nda bu şekilde bir sistem değişikliğe ihtiyaç da olmadığından, hükmün lafzı ile ifade edilmek istenen anlamı arasında bir çatışmanın bulunduğu sonucuna varılmalıdır.

Kanunun sözü ile özü arasında bir çatışmanın bulunduğu hâllerde hâkim, uygulanacak hükmün sözünden (lafzından) çıkan anlama göre olayı çözümlemeye çalışacaktır. Fakat Medenî Kanun'un 1. maddesi, hâkimin sadece kanunun sözüne bakarak karar vermesini yasaklamış, kanun metninin açık gibi gözüktüğü durumlarda dahi, kanunun bütününe hâkim olan ilkeler doğrultusunda hükmün uygulanmasını emretmiştir³⁵. Yorumu yapan kişi,

³⁴ **Birsen**, s. 60; **Edis**, s. 184; **Zevkliler/Acabey/Gökyayla**, s. 94; **Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman**, s. 112, 113; **Dural/Sarı**, s. 124. "4721 sayılı Türk Medenî Kanunu'nun 1. maddesinde "Kanun, sözüyle ve özüyle değindiği bütün konularda uygulanır" hükmü yer almıştır. Bu hüküm ile TMK, hem sözü ve hem de ruhunun (amacının) göz önünde tutulmasını öngörmüştür. Yasanın hükmünün açık olmadığı durumlarda, anlamının ne olduğu yorum ile tespit edilir. Yorum genel olarak, lafzi (söze bağlı) yorum, subjektif yorum, çağdaş objektif yorum ve serbest yorum metodu ile sonuca varılır. Yasa koyucu yasanın uygulanmasında hem söz (lafzına) hem de özünün (ruhunun) göz önünde tutulmasını benimsemiştir. Yasanın özünden anlaşılacak olan, onun amacıdır. Yasanın sözü, daima amacı (ruhu) ile denetlenmeli ve sözün amaca aykırı düştüğü durumlarda amaca üstünlük tanınmalıdır." HGK., 10.12.2003, 6-731/742 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

³⁵ **Tekinay**, Selahattin Sulhi; *Medenî Hukukun Genel Esasları ve Gerçek Kişiler Hukuku*, 6. Bası, İstanbul 1992, s. 58; **Edis**, s. 184-185; **İmre**, s. 156; **Köprülü**, s. 98; **Özsunay**, s. 188-189; **Narmanlıoğlu**, s. 117; **Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman**, s. 113; **Dural/Sarı**, s. 124. "Kanun hükmünün manasını tayin etmekte ilk esas, metnin meydana geldiği sözlerden çıkan manadır ve ancak bu şekilde metne verilmesi gereken mana, hükmün kanuna konulmasıyla güdülen gayeye aykırı neticeler doğuracak olduğu takdirde, lafızdan çıkan mana yerine, kanunun ruhundan çıkan manaya göre hüküm verilmesi gerekir ki, bu durum, Medenî Kanun'un birinci maddesinde kabul edilen, kanunun lafzıyla ve ruhuyla temas ettiği bütün meselelere tatbik olunacağı kaidesinin neticelerindendir." YİBK., 27.3.1957, 1/3 (RG.9640). Benzer şekilde, "Kanun hükümlerinin sadece kanunun lafzına göre değil, fakat hem lafzına ve hem de ruhuna göre tefsir

özellikle hâkim, yorumda serbest olmayıp, kanunun sözüyle ve özüyle bağlıdır; hâkimin, ihtiyaçların haklı gösterdiğini ileri sürüp kanunu değiştirme ve kanuna aykırı bir sonucu kanun hükmüymüş gibi kabul etme yetkisi asla bulunmamaktadır³⁶. Bu durumda, hâkimin, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasının sözü ile birlikte özünü de göz önünde bulundurarak hükmü uygulaması gerekir.

Kanunun sözünden çıkan anlam ile özünden çıkan anlamın araştırılarak kontrol edilmesi gerekmektedir. Karayolları Trafik Kanunu'nun kamu tüzel kişilerine ait araçların karıştığı trafik kazalarına ilişkin 106. maddesi ile yeni 110. maddesindeki düzenleme arasında (lafzî bakımdan) farklılık bulunmasına rağmen, maddenin gerekçesinde buna ilişkin herhangi bir değerlendirme yapılmamış olması, hatta gerekçede sadece kamu tüzel kişilerine ait

edilmesi ve kanunun yalnız lafzına dayanılarak hükümlerin konuluş maksatlarına aykırı neticelere varılmasına meydan bırakılmaması, bugünkü hukuk ilminin ve tatbikatının ana kaidelerindendir.” YİBK., 4.2.1959, 14/6 (RG.10194).

“TMK. 'nun 1. maddesine göre Kanun, sözüyle ve özüyle değiştiği bütün konularda uygulanır. Kanunun yorumunda, kanun metninin anlam ve ruhu-özü önemlidir. Bu ruh, kanun kuralının izlediği gayeden çıkarılır. Buna gai (amaçsal) yorum ve kanun kuralının amacına göre yorum denir. Bir kanun hükmünün kanuna konuluş amacına aykırı bir sonuç doğuracak şekilde yorumlanması hukuk ilkelerine ve kanunun hem sözü ile hem de özü ile uygulanmasını öngören TMK.nun 1. maddesine uygun düşmez.” HGK., 15.12.2004, 13-664/719 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); HGK., 25.2.2004, 4-40/113 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası). “...çoğu defa tek başına metinden hareket ederek yorum yoluna başvurma sağlıklı sonuca kavuşmayı önleyebilir. Yasanın amacı sözle (lafızla) çelişiyorsa, söze değil öze önem verilmek gerekir. Yorumda asıl olan, adalete uygun sonuca kavuşmak olmalıdır. Bir kanun hükmünün, yasaya konuluş amacına aykırı sonuç doğuracak şekilde yorumlanması hukuk ilkelerine ve yasanın hem sözü ve hem de özü ile uygulanmasını öngören MK. 'nun 1. maddesine uygun olmaz. (Bkz. 22.2.1997 gün ve 1/1 sayılı Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı).” HGK., 6.3.2002, 21-132/139 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası). “Yasaların yorum ve uygulamasında öze, amaca yönelik yorumun söze ilişkin yorumdan üstün tutulması gerektiği, gerek öğretide gerekse Yargıtay uygulamasında kabul edilen üstün bir hukuk kuralıdır.” YİBK., 15.4.1985, 4/3 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası). “...bir yasa hükmü ilk bakışta ne kadar açık görünürse görünsün, o hükmün bir de konuluş amacını, yani ruhunu araştırmak ve buna göre anlamını tesbit edip uygulamak, çağdaş hukuk anlayışının bir gereğidir.” YİBK., 14.5.1984, 10/4 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

araçların yaptığı kazalara ilişkin görevli mahkemeden söz edilmesi, kanunkoyucunun böyle bir değişikliği istemediği, kanunun özü ile sözünün birbiriyle örtüşmediği, çatıştığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Bu durumda, hükmün yorumlanması gerekecektir³⁷.

Fakat hâkimin, kanunun özüyle kontrol edilmiş sözünden çıkan anlamdan ayrılmaması gerekir; kanunun özü ile kontrol edilmiş sözünden çıkan anlam, yorumlamanın sınırını teşkil eder. Kanunun açık sözüne rağmen özüne aşırı değer verilerek hükmün sözüne uygun şekilde uygulanmaması, kanunkoyucunun iradesinin hiçe sayılması, yorum adı altında yepyeni bir kural öngörülmesi ve kanunun gerçek anlamından başka bir anlamda uygulanması gibi sakıncaları da beraberinde getirecektir³⁸. İncelediğimiz konu bakımından ise böyle bir durum bulunmadığı belirtilmelidir; çünkü hükmün sözünün de çok net olmadığı, kanunun amacına uygun şekilde anlamlandırılabilmesi görülmektedir.

Hukuk kurallarının anlamını araştıran ve belirtmeye çalışan yorumcu kişi veya makamlara göre üç tür yorumdan söz edilir: Yasama yorumu, bilimsel yorum, yargı yorumu³⁹. Bu çalışma, bilimsel bir yorum içermektedir. Bilimsel yorumda, hukuk bilimiyle uğraşanların yorum yöntemlerine göre hukuk kurallarının anlamını belirlemeleri söz konusudur; yargı yorumundan farklı olarak, belirli bir somut olayla ilgisi olmaksızın soyut çözümler ileri sürülmektedir. Soyutluk ve genellik taşıması sebebiyle yasama yorumuna benzetmekle birlikte, bağlayıcı olmaması sebebiyle yasama yorumundan ayrılmaktadır⁴⁰.

³⁷ Hâkimin kanunu özüyle uygulaması, kanunun belirli bir ilişkiyi düzenlerken çatışma hâlindeki menfaatlerden hangisini diğerine oranla daha fazla korumak istediği hususundaki amacından, bir ilişkiyi düzenlemede esas aldığı ana ilke ve kurallardan, yani kanunun bütününden çıkan anlama göre karar vermesi demektir. Kanunun özünü ortaya çıkarabilmek için de, kanunun yorumlanması gerekir (**Akıpek/Akıntürk/Ateş Karaman**, s. 113-114).

³⁸ **Edis**, s. 185; **Oğuzman/Barlas**, s. 70.

³⁹ Yorum türleri hakkında bkz. **Birsen**, s. 38-39; **Edis**, s. 187-189; **Oğuzman/Barlas**, s. 67; **Köprülü**, s. 100; **Zevkliler/Acabey/Gökyayla**, s. 95; **Özsunay**, s. 189-190; **Narmanhoğlu**, s. 110-113; **Akıpek/Akıntürk/Ateş Karaman**, s. 114-115; **Dural/Sarı**, s. 126-127.

⁴⁰ **Edis**, s. 188-189; **Zevkliler/Acabey/Gökyayla**, s. 95; **Narmanhoğlu**, s. 113.

Hükmün (kanunkoyucunun açıkladığı beyanın) gerçek anlamı belirlenmeye çalışılırken, bilimsel alanda ve uygulamada zaman zaman hâkim olmuş bazı yorum yöntemlerinden yararlanılmıştır. Bunlar; deyimisel yorum yöntemi, tarihi yorum yöntemi, objektif yorum yöntemi, serbest yorum yöntemi ve yorumun amacı olarak tanınabilir iradenin araştırılması yöntemleridir. Fakat kanunkoyucu, ne yorum ve ne de yorum şekli ile yorumda geçerli yöntemler konusunda herhangi bir yol göstermiş değildir⁴¹. Bu sebeple, yorum yöntemleri çalışmamızda incelenmeyecektir.

2. Yorumda Dikkate Alınacak Unsurlar

Yukarıda belirtilen yorum yöntemlerinden hangisi tercih edilirse edilsin, yorum yapan kişinin kanunun metni, doğuşu (tarihçesi), sistemi, amacı gibi belirli dayanak noktalarını esas alması gerekmektedir. Hâkim, sağlıklı bir sonuca ulaşabilmek için yorumda bu unsurları göz önünde bulunmalıdır. Ancak bunlar tespit edildikten sonra bilimsel ilkeler, mantık kuralları, yarar ve sosyal gerçeklikler açısından en uygun çözüm bulunabilir. Hâkim, farklı yöntemlerle varılabilecek sonuçlar ile kendisinin bulduğu sonuçları karşılaştırarak bazı sakıncaları önleyebilir; tek bir yöntemin benimsenmesiyle yetinilmesi tavsiye edilmemektedir⁴².

a. Kanunun Metni

Yorumda ilk başvurulacak dayanak noktası, kanunun metnidir. Kanunkoyucu, iradesini belirli bir dilde metin hâlinde açıklar. Kanunun metninde açıklanmamış hususlar, yorum yaparken -kural olarak- hâkim tarafından dikkate alınmaz⁴³.

Kanunun anlamı, mantık ve dilbilgisi analizlerine, cümle yapısına başvurularak, bazen sözcüklerin de yardımıyla, metnin noktalama işaretleri,

⁴¹ Yorum yöntemleri hakkında bkz. Edis, s. 189-193; İmre, s. 158 vd.; Oğuzman/Barlas, s. 67-70; Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 96-97; Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman, s. 116 vd.; Özsunay, s. 191-192; Narmanlıoğlu, s. 99 vd.; Akyol, s. 239 vd.; Honsell, s. 9, N. 11 vd.

⁴² Edis, s. 193; Akyol, s. 215.

⁴³ Arık, s. 84; Birsen, s. 60; Edis, s. 193; İmre, s. 165; Narmanlıoğlu, s. 103; Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman, s. 120; Akyol, s. 222; Honsell, s. 4, N. 4.

başlık veya kenar başlıkları da göz önünde tutularak, kanunkoyucunun kullandığı terimler ve cümleler tek tek ele alınarak bulunabilir⁴⁴.

Kanun metninin, yorumda başlıca araç veya dayanak olarak kullanılması tatmin edici bir çözüm bulunmasında her zaman yeterli olmayabilir. Kanunkoyucunun hükümleri kısaltma ve basitleştirme eğilimi ve endişesi, bazen iradesine uygun olmayan metinlerin ortaya çıkmasına sebep olabilmektedir. Bu sebeple, deyimisel anlamın başka dayanaklarla kontrol edilmesi gerekmektedir⁴⁵. Başka bir ifadeyle, hâkim, kanun hükmü yazılırken kullanılan sözcüklerden, onların sözcük anlamlarından ve yan yana dizilmelelerinden çıkan anlamından bir sonuca ulaşmaya çalışacaktır. Yasanın düzenleniş şekli açıksa, başka bir işleme gerek kalmaksızın okuma yoluyla ne demek istediği anlaşılıyorsa, hâkim o kuralı olaya uygulayacaktır. Fakat hâkimin bunu yaparken, sadece kanunun sözünden çıkan anlamla yetinmemesi, vardığı sonucun kanunun özüyle, yani kanunun tümüne hâkim olan temel düşünceyle ters düşmemesine de dikkat etmesi gerekir⁴⁶.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinin "*İşleteni veya sahibi Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu Kanundan doğan sorumluluk davaları, adlî yargıda görülür.*" metninden, iki anlam çıkmaktadır: Birinci anlam, gerçek kişiler ile özel hukuk tüzel kişileri gibi, kamu tüzel kişilerinin araçlarının da sebebiyet verdiği zararlardan sorumluluk davaları adlî yargıda görülür. İkinci anlam ise, işletenin hukukî sorumluluğu yanında, Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenen tüm sorumluluk hallerinde (davalının kim olduğu önem taşımaksızın) adlî yargı görevlidir. Maddenin yazılış biçimi (dilbilgisi kuralları ile kullanılan sözcük-

⁴⁴ Arık, s. 84; Edis, s. 193-194; Oğuzman/Barlas, s. 71; Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 94, 97; Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman, s. 121; Özsunay, s. 193; Narmanlıoğlu, s. 103; Dural/Sarı, s. 128; Honsell, s. 8, N. 9.

⁴⁵ Edis, s. 194; Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman, s. 121. Hâkimin kanuna bağlı olması, metne mutlak bağlılık şeklinde anlaşılmamalıdır. Yanlış bir metin veya hatalı bir çeviri söz konusuysa, hâkim metinle bağlı değildir. Çünkü bir kuralın yorumunda kelimeden çok, kullanılan ifadeyle kastedilen anlam önemlidir. Yanlış bir metnin mevcut şekliyle yorumu ve uygulanması kanunkoyucunun istemediği bir sonucun doğması bakımından da tatmin edici değildir (Narmanlıoğlu, s. 104).

⁴⁶ Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 94; Honsell, s. 3, N. 1, s. 4, N. 4.

lerin seçimi ve noktalama işaretleri göz önünde tutularak incelendiğinde), özellikle ikinci anlamın kabul edilmesine imkan sağlar gözükmektedir.

b. Kanunun Doğuşu (Tarihçesi)

Kanunun yapımında kanunkoyucunun kabul edilebilir iradesinin belirlenmesi istenildiğinde, kanunun tarihçesi araştırılmalıdır. Kanunkoyucunun düşüncesi, öncelikle kanunun hazırlık çalışmalarından hareketle tespit edilebilir. Bu kapsamda, kanunun hazırlanması için görevlendirilmiş makamlar ile komisyonların ve kişilerin yazılı metinlerinde ortaya çıkan görüşleri, ön tasarılar, kanun teklif ve tasarıları, gerekçeler, görüşme tutanakları ile yasama organı içinde veya dışında o konuda yazılmış ve söylenmiş hususlar incelenmelidir⁴⁷.

Yorumu gerçekleştiren kişi, kanunun metne dönüştürülmesi sırasındaki kanunkoyucunun ruh hâlini olabildiğince yeniden bulmalı, ahlâki, sosyo-ekonomik, bilimsel ve teknik verileri kanunkoyucunun yararlandığı şekilde ortaya koymalıdır⁴⁸.

Kanunun doğuşunun araştırılması, yorum için her zaman kesin bir sonuç vermemektedir. Fakat hazırlık çalışmaları ve tarihçeyle ilgili diğer unsurlar, kanunkoyucunun kullandığı terimlere vermek istediği anlamın açık bir şekilde belirlenmesine yarayabilir⁴⁹.

Kanunun doğuşuyla ilgili olarak yapılan incelemede, önceden tasarlanan metinden farklı bir metnin kabul edilmiş olması veya belirli terimlerin kullanılmaktan sonradan vazgeçilmiş bulunması, anlamı belirleme bakımından yorumda yardımcı olur⁵⁰.

⁴⁷ Arık, s. 88; Birsen, s. 60; Tekinay, s. 60; Edis, s. 194-195; İmre, s. 169; Oğuzman/Barlas, s. 74; Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 98; Özsunay, s. 193; Narmanlıoğlu, s. 109-110; Dural/Sarı, s. 129; Akyol, s. 235-236. Bazı milletvekillerinin meclis görüşmeleri sırasında dile getirdikleri ve fakat kabul edilmeyen hususlar, yorumda esas alınmaz; Meclisin kabul ettiği nihai metne üstünlük tanınmalıdır (Honsell, s. 8, N. 9).

⁴⁸ Edis, s. 195; Narmanlıoğlu, s. 110. Düzenleme ne kadar yeniyse, kanunun tarihçesinin yorumda esas alınması o kadar önem kazanır (Honsell, s. 8, N. 9).

⁴⁹ Edis, s. 195; Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 98; Narmanlıoğlu, s. 110.

⁵⁰ Edis, s. 195.

Bu kapsamda yapacağımız incelemede, öncelikle kanunun gerekçesine bakılmalıdır⁵¹. Çalışmamızın başında verdiğimiz, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin değiştirilmesine ilişkin hem Kanun teklifinin gerekçesinde, hem de Adalet Komisyonunun raporunda, yapılan değişikliğin sadece işleteni veya sahibi kamu tüzel kişileri olan araçların verdikleri zararlara ilişkin davalarda adli yargının görevli olduğu belirtilmiştir (“*Karayolları Trafik Kanunu'nun 106 ncı maddesi hükmüne göre kamuya ait araçların sebebiyet verdiği kazaların dahi Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine tâbi kılınması karşısında bu tür davalarda görevin adli yargıda olması, kanun ve hukuk mantığının kaçınılmaz sonucudur.*”; “*Yasanın amacı, karayolu trafiğinin ve araçların ürettikleri risklere dayalı hukukta yeknesak çözüm düzeni oluşturmaktır. Yargısal görev (usul) de bu amacın dışında değildir.*”); gerekçeden hiçbir şekilde, Karayolları Trafik Kanunu'nda öngörülen bütün sorumluluk hallerinin adli yargıda görülmesine ilişkin kanunkoyucunun bir iradesi tespit edilememektedir. Kanunkoyucunun iradesine aykırı olarak hükmün farklı bir şekilde uygulanması, Medenî Kanun'un 1. maddesindeki, hükmün “*sözü ve özüyle birlikte uygulanacağı*” yönündeki ilkeye aykırılık oluşturmaktadır; hükmün sözüne birden fazla anlam yüklemek mümkünse, bunlardan hükmün özüne (konuluş amacına) en uygun olanın tercih edilmesi gerekir. Bu sebeple, hükmün Uyuşmazlık Mahkemesi tarafından anlaşıldığı şekilde uygulanması isabetli değildir.

⁵¹ “Hiç şüphesiz madde gerekçeleri bağlayıcı değildirler. Ne var ki; duraksama hasıl olduğu durumlarda, gerek uygulayıcıların ve gerekse doktrinin başvurduğu en önemli kaynağı oluşturmaktadırlar. Öyle ise, gerekçelerin açıklayıcı, aydınlatıcı, yol gösterici ve maddeye ilişkin bir yorumun yapılması bakımından gerekli bilgileri içeren metinler olduğunun da kabulü gerekmektedir. Bu özellikleri ile gerekçelerin bir tarafa bırakılması veya göz ardı edilmesi düşünülemez.” YİBK., 19.1.2007, 1/1 (Karşı oy yazısı) (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

“Adalet Komisyonunun gerekçesi bilimsel bir değer taşımamaktadır.” (Havutçu, Ayşe; Haksız Fiil Sorumluluğunda Zamanaşımı Sürelerinin Başlangıcı, Prof. Dr. Burhan Ceyhan’a Armağan, C.II, İzmir 2012, s. 605), ifadesine katılmadığımızı belirtmek isteriz. Şüphesiz kanunkoyucunun kanun metnini hiçbir tereddüde mahal vermeyecek şekilde açık yazması gerekir; fakat birden fazla anlama gelebilecek bir ifade tercih edilmişse, bu durumda hükmün gerçek anlamını tespitte maddenin gerekçesi önem taşır. Bir Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararında da, kanunun açık olmadığı hallerde yoruma ve gerekçeye başvurulabileceği belirtilmiştir (YİBK., 19.1.2007, 1/1 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası)).

c. Kanunun Sistematiği

Kanunun belirli bir sistemi bulunmakta ve bütünüyle bir uyum oluşturmaktadır. Başka bir ifadeyle, kanun birbiriyle ilgisi bulunmayan parça parça hükümlerden ibaret olmayıp, bir bütündür; çeşitli hükümler, bu bütünün mantıki bir sistem içerisinde düzenlenmiş parçalarıdır. Bu sebeple, yorum yapan kişi kanunun sistematiğini araştırmalı ve bundan bir anlam çıkarmaya çalışmalıdır. Kanundaki metnin, diğer hukuk kuralları ve hukuk düzeniyle bütünleşme ilkesi çerçevesinde bir anlamı olabilir; yorumlanacak kanun hükmü, bütüne dâhil bir norm olarak, kanunun diğer hükümleriyle bir bütün hâlinde dikkate alınarak bir yoruma tâbi tutulmalıdır. Burada hâkim, kanunun bütününcü inceler, hükümleri diğer fıkra ve maddelerle birbirine yaklaştırarak kanundaki mantığı saptar; kanunun temelinde bulunan düşüncüyü göz önünde bulundurur⁵².

Kanunun kendi içindeki bölümleri de, kanunun sistematiğinde yol gösterici olabilir; benzer şekilde, mantık ilkeleri de kanunun sistematiğinden anlam çıkartmamıza yarayabilir. Aksiyle kanıt, kıyasa, haydi haydi (evleviyetle) uygulamaya, aza izin verilince çoğa veya çoğa izin verilince aza da izin verildiği yolundaki mantık kurallarına, tümevarıma ve tümdengelimle, akli ve mantıki ilkeler olarak kanunun sistematiğinden anlam çıkartmada başvurulabilir⁵³.

Karayolları Trafik Kanunu 13 Kısım'dan oluşan bir kanundur ve her kısımda farklı konular düzenlenmiştir. "*Hukukî Sorumluluk ve Sigorta*" başlığını taşıyan 8.Kısım da 4 Bölüm'e ayrılmış, 1.Bölüm'de işletenin hukukî sorumluluğu, 2.Bölüm'de sigorta, 3.Bölüm'de özel durumlar ve 4.Bölüm'de ortak hükümler düzenlenmiştir. Sistematiği açısından bakıldığında, Kanun'un 110. maddesindeki göreve ilişkin düzenlemenin 8.Kısım'da düzenlenen işletenin sorumluluğuna ilişkin olması gerekir. Dolayısıyla "*bu*

⁵² Arık, s. 85; Tekinay, s. 60; Edis, s. 195; İmre, s. 167; Oğuzman/Barlas, s. 73; Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 97; Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman, s. 121; Özsunay, s. 193; Narmanlıoğlu, s. 108; Akyol, s. 227; Honsell, s. 8, N. 9. "*Yasanın yorumunda, yasa hükümlerinin bir sistem ve birlik teşkil ettiği düşüncesinden hareket olunur.*" YİBK., 15.4.1985, 4/3 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁵³ Arık, s. 88 vd.; Edis, s. 195; Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman, s. 122-123; Dural/Sarı, s. 128.

Kanundan doğan sorumluluk davaları” ifadesinden kastedilen, Kanun’un 8.Kısım’ında 85 ve devamı maddelerinde düzenlenen sorumluluklara ilişkin davalar olup, bu davalarda adli yargı görevli kılınmıştır⁵⁴. Kamu tüzel kişilerine ait araçların sebep olduğu zararlara ilişkin sorumluluğu düzenleyen 106. maddenin de özel durumları düzenleyen 3.Bölüm’de yer alması, ardından gelen 4.Bölüm’deki 110. maddenin sadece böyle bir sorumluluğa (işletenin sorumluluğuna) ilişkin görev kuralını düzenlediğini göstermektedir.

d. Kanunun Konuluş Nedeni (Amacı)

Kanunkoyucu bir kuralı düzenlerken, belirli bir amaca ulaşmayı arzu eder. Sosyal gereksinimlere veya hukuk politikasının isteklerine uygun şekilde, belirli bir sorunu çözmek için ilgili kişi veya kişi topluluklarının

⁵⁴ Karayolları Trafik Kanunu’nun 110. maddesinin birinci fıkrasının Anayasaya aykırılığı iddiasıyla açılan davada, dava dilekçesindeki şu değerlendirmeler isabetlidir: “...*Aynı kanun 7. maddesinde ise Karayolları Genel müdürlüğünün görev ve yetkileri düzenlenerek 7/1-a mad “Yapım ve bakımdan sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak ve aldirmek,” olarak kamusal hizmet niteliği ağır basan görevlendirme yapılmıştır. 85 vd maddelerinde ise hukukî sorumluluk ve sigorta düzenlenmiştir. 110. maddesi de bu kısımda düzenlenip bu kısımdaki hukukî sorumluluk hükümlerinden dolayı açılacak davalardaki görevli ve yetkili mahkemeleri belirlemesi gerekirken kanunda “bu kanundan doğan sorumluluk davaları...” denilerek adli yargı mahkemeleri hem 2918 sayılı kanunun 85 vd. maddelerinde hukukî sorumluluk kurumlarının düzenlendiği bölümde ve hem de kanunun tamamından doğacak sorumluluk ile ilgili bütün uyumsuzlukları kapsayacak şekilde adli yargı mahkemeleri görevlendirilerek aynı kanunun 7/1-a maddesine göre kamu kurumu olan ve görevi kamusal hizmetleri idari işlem ve eylemlerle yerine getirmek olan Kara Yolları Genel Müdürlüğünün görevinde kalan yapım ve bakımdan sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak ve aldirmek görevlerinin yerine getirilmemesi veya kusurlu olarak yerine getirilmesinden doğacak sorumluluk hallerinde dolayısıyla Uyuşmazlık Mahkemesinin 04/02/2013 Tarih 2012/57 E.,2013/179 K. Sayılı kararı gereğince Anayasanın 2, 125, 142, 145 ve 155. maddesine göre İdari Yargı mahkemelerinin görevinde olması gerekirken bu anayasa hükümlerine aykırı olarak 110/1f 1 ve 2 cüm. Mad kapsamında olduğu kabul edilerek adli yargı mahkemelerinin görevi kapsamında görülmüş mahkememizin aksi yöndeki yargı yoluna ilişkin görevsizlik kararı bu Anayasaya aykırılığı ileri sürülen ve itiraza konu edilen 110. maddedeki düzenleme dayanak gösterilerek kaldırılmıştır.”*

karşılıklı menfaatlerini göz önünde tutarak, eğer çatışan menfaatler varsa bunlardan birini koruma amacını güder. Kanunkoyucunun bir hukuk kuralını düzenlemekle izlediği amacın belirlenmesi işi, teleolojik yorum olarak adlandırılır. Hangi yorum yöntemi kabul edilirse edilsin, dayanak noktası olarak kanunun konuluş nedeni arandığından, bu ayrı bir yorum yöntemi türü olarak kabul edilmemelidir⁵⁵.

Kanunkoyucunun bir kanunu çıkartmakla izlediği amaç, genellikle başlığından (adından) anlaşılır. Bazı durumlarda hükümlerin sistematigi veya tarihçesi, kanunu çıkartmaya zorlayan toplumsal nedenler, onun konuluş nedenlerini bulmamızda bize yön gösterebilir⁵⁶.

Kanunun anlamının belirlenmesinde onun konuluş nedenine dayanırken, kanunkoyucunun kabul edilebilir amacını gösteren emareleri dikkatli ve özenli bir şekilde göz önünde bulundurmak gerekir. Çok genel niyetler, konuluş amacını belirlemeye yeterli değildir. Kanunkoyucunun izlediği sanılan veya kabul edilen amaçlara da mutlak bir değer verilmemelidir; çünkü kanunkoyucunun izlediği amaçlar çelişebilir. Ayrıca kanunkoyucunun izlediği amaç yerine, yorum yapan kişi kendi çözümünü onun yerine koymamalıdır. Hükümün konuluş amacından yararlanmada, sübjektif düşüncelerin kanunkoyucuya izafe edilebilmesi sakıncası bulunmaktadır⁵⁷.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasının konuluş amacı, hükümün gerekçesinde de belirtildiği gibi, kamu tüzel kişilerini Karayolları Trafik Kanunu'nda belirtilen tüm sorumluluk halleri bakımından adli yargıya tâbi kılmak değil, sadece işletenin sorumluluğuna ilişkin davaların adli yargıda görülmesini sağlamaktır. Hükümün Uyuşmazlık Mahkemesinin anladığı şekilde uygulanması İdare Hukukunun kuralları ve

⁵⁵ Arık, s. 87-88; Edis, s. 196; Tekinay, s. 61; İmre, s. 168; Zevkliler/Acabey/Gökyayla, s. 98; Akipek/Akıntürk/Ateş Karaman, s. 124; Narmanlıoğlu, s. 108; Honsell, s. 9, N. 10. "Türk Medenî Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca; yasanın sözünden çıkan anlam, özünden çıkan anlamla bağdaşmıyorsa kabul edilemez. Yasa hükmünün özünün araştırılması ise onun amacının belirlenmesini zorunlu kılar. Bu itibarla, yorum yapılırken doğru sonuca ulaşılabilmesi için iş yasası kuralının amacının (ratio legis) araştırılması gerekir." HGK., 1.12.2004, 9-643/642 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁵⁶ Edis, s. 196.

⁵⁷ Edis, s. 196.

Kanun'un 106. maddesiyle uyuşmayacağı gibi, kanunkoyucuyu böyle bir sistem değişikliği yapmaya sevkedecek (kamu hizmeti niteliğindeki karayollarının yapımı ve bakımı gibi faaliyetlerin yol açtığı zararların tazminine ilişkin davalar hizmet kusuru sebebiyle idarî yargıya tâbiyken, artık bu tür davaların adlî yargıda görülmesini haklı kılacak) bir gereklilik de bulunmamaktadır.

Bununla birlikte, Kanun'un 110. maddesinin birinci fıkrasının sözü ile özü arasındaki farklılığın tespit edilerek, ne şekilde uygulanması gerekeceğine ilişkin olarak yapılacak yorum faaliyeti sonucunda, hükmün anlamının farklı şekillerde belirleneceği de ifade edilmelidir. Eğer kanunun ruhunun araştırılmasıyla tespit edilecek anlam sözel yorumla varılan anlama eşit olursa, açıklayıcı bir yorum; lâfzî yorumdan farklı olursa, değiştirici bir yorum; lafza göre farklı sonuç hükmün anlamını genişletirse, genişletici bir yorum; hükmün anlamını daraltırsa, daraltıcı bir yorum yapılmış olur⁵⁸. Kanaatimizce, 110. maddenin birinci fıkrasında, kanunun ruhunun araştırılmasıyla tespit edilecek anlam lâfzî yorumdan farklı olduğundan, değiştirici bir yorum faaliyeti söz konusu olmaktadır.

3. Kanunda Boşluk Olup Olmadığı

Kanunun sözünden çıkan anlam ile özünden çıkan anlam bağdaşmıyorsa (kanunun ruhuyla bağdaşmayan bir sözel anlam kabul edilmeyeceğinden), ortada bir kanun boşluğunun bulunduğu söz edilir ve bu boşluk, kanunun ruhuna uygun bir çözümle doldurulur. Başka bir ifadeyle, kanunun sözünün anlamı ile yorum sonucu varılan anlamı birbirinden farklı ise, kanunda bir boşluk olduğu kabul edilir ve bu boşluk, yorumla varılan sonuca göre (yani hükmün özü itibarıyla anlamına göre) doldurulur⁵⁹. Burada özellikle, örtülü boşluk kavramı incelenmelidir.

Kanunda somut olayda çözümlenmesi gereken soruna ilişkin bir hüküm bulunmasına rağmen bu hükmün lafzî ile ruhunun bağdaştırılması mümkün değilse veya mevcut hükmün aynı değerde başka bir hükümle çatıştığı

⁵⁸ Arık, s. 93-94; Edis, s. 196; İmre, s. 170-171; Oğuzman/Barlas, s. 72; Özsunay, s. 190; Dural/Sarı, s. 126; Akyol, s. 244-247.

⁵⁹ Tekinay, s. 63; Oğuzman/Barlas, s. 71; Dural/Sarı, s. 125.

durumlarda ya da bir hükmün lafzı ile ruhu birlikte dikkate alınarak tespit edilen anlamda uygulanmasının dürüstlük kuralıyla bağdaşmadığı ve bir hakkın kötüye kullanılması sayılacağı durumlarda yine de kanunda uygulanabilir bir hüküm bulunmadığı sonucuna varılır; bu hâllerde, örtülü (gizli) kanun boşluğundan söz edilir⁶⁰.

Kanaatimizce, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrası bakımından örtülü bir boşluğun bulunduğu söz edilebilir: Hükmün sözel anlamı (bu Kanundan doğan *bütün sorumluluk davalarının* adlî yargıda görülebilmesi için) açık olmasına rağmen, bu sözel anlam kanunun ruhuna (özüne) uygun düşmemektedir. Kanunkoyucunun Karayolları Trafik Kanunu'nda böyle bir değişiklik yapma iradesinin bulunduğu tespit edilemediğinden, kanunkoyucunun hükmü yazarken gerekli özeni göstermemesi yüzünden hükmün mevcut hâlinin kanunkoyucunun istemediği bir şekilde Uyuşmazlık Mahkemesinin hükmü anlamlandırmasına sebep olduğu kabul edilmelidir. Şüphesiz bu örtülü boşluğun hâkim tarafından doldurulması gerekmeyle birlikte, hükmün kanunkoyucu tarafından bir an önce değiştirilerek gerçek anlamını verecek şekilde ifade edilmesi gerekmektedir.

4. Ara Sonuç

Karayolları Trafik Kanunu'nda, 106. maddesinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda hangi mahkemenin görevli olduğu konusunda bir hüküm bulunmadığından, davaların adlî yargı da mı yoksa idarî yargı da mı çözümlenmesi gerektiği hususunda görüş ayrılıkları yaşanmakta ve Uyuşmazlık Mahkemesi

⁶⁰ **İmre**, s. 176; **Tekinay**, s. 64; **Oğuzman/Barlas**, s. 102-103; **Zevkliler/Acabey/Gökyayla**, s. 110; **Kırca**, Çiğdem; Örtülü (Gizli) Boşluk ve Bu Boşluğun Doldurulması Yöntemi Olarak Amaca Uygun Sınırlama, AÜHFD 2001/1, s. 96. Burada gerçek olmayan boşluktan da söz edilebilmesi mümkündür. Gerçek olmayan boşlukta da, örtülü boşlukta olduğu gibi bir hüküm bulunmaktadır. Fakat bu hüküm olaya sadece sözü itibariyle uymaktadır; kanunun koyduğu bu hüküm olaya uygulanacak olursa, kanunun amacına aykırı ve kabulü imkânsız bir sonuçla karşılaşılacaktır. Bu tür boşluk kanunkoyucunun bir hatasından kaynaklanmaktadır. Bu gibi hâllerde hükmü düzeltmek kanunkoyucunun işi olup, hâkim tarafından hukuk yaratılarak boşluk doldurulamaz; zira ortada bir kanun hükmü vardır. Hâkim ancak, Medenî Kanun'un 2. maddesinin ikinci fıkrasına göre normun kötüye kullanılmasına dayanarak hükmü uygulamaktan kaçınabilir (**Köprülü**, s. 105; **Dural/Sarı**, s. 138; **Kırca**, s. 95-96).

de genellikle idarî yargıyı görevli kabul etmekteydi. Fakat konunun özel hukuka dâhil sayılan Karayolları Trafik Kanunu'ndan kaynaklandığı kabul edilerek, kamu tüzel kişilerine ait araçların sebep olduğu kazalarda da adlî yargının görevli olması gerektiği ileri sürülmekteydi.

Bu sorunu gidermek amacıyla, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinde bir değişikliğe gidilmesi ihtiyacı hissedilmiş ve sadece yetkili mahkemeyi düzenleyen hüküm, görevli mahkemeyi de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Fakat bu genişletme yapılırken kullanılan ifade, maddenin uygulama alanını kanunkoyucunun öngörmediği bir şekle dönüştürmüştür.

Öncelikle, kamu tüzel kişilerine ait araçlar dışında, Kanunun önceki düzenlemesinde bir görev kuralına yer verilmesinin gerekli olmadığı belirtilmelidir; çünkü bir özel hukuk sorunu olan bu tür durumlarda, adlî yargının görevli olduğundan şüphe duyulmamalıdır. Kanaatimizce, kamu tüzel kişilerine ait olan araçlarla ilgili görev kuralı belirtilirken, zaten adlî yargıya tâbi olanlara ilişkin de bir açıklama yapılması ihtiyacı sebebiyle maddede “*İşleteni veya sahibi Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu Kanundan doğan sorumluluk davaları*” ifadesi kullanılmıştır; böylece, sadece kamu tüzel kişileri bakımından değil, gerçek kişiler ve özel hukuk tüzel kişileri bakımından da görevli mahkeme konusu düzenlenmek; böylece kanunda niçin sadece kamu tüzel kişileri bakımından görev düzenlemesi yapıldığına ilişkin eleştiriler cevaplanmak istenmiştir.

Bunun dışında, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 55. maddesinin ikinci fıkrası ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 3. maddesi gibi, 6099 sayılı Kanunla da, benzer olaylarda farklı yargı yollarının görevli olmasından kaynaklanan farklı hukuk uygulamalarını önlemek amacının güdüldüğünü söylemek mümkündür⁶¹.

⁶¹ “Öte yandan, 2918 sayılı Kanun'da tanımlanan karayolu şeridi üzerindeki araç trafiğinden kaynaklanan sorumlulukların, özel hukuk alanına girdiği konusunda bir tartışma bulunmamaktadır. İdare tarafından kamu gücünden kaynaklanan bir yetkinin kullanılması söz konusu olmadığı gibi aynı karayolu üzerinde aynı seyir çizgisinde hareket eden, bu nedenle aynı tür risk üreten araçlar arasında özel-kamu ayırımı yapılmasını gerektiren bir neden de yoktur.” (AYM 16.2.2012, 2011/68, 2012/23 (RG., 19.5.2012, S. 28292).

Ayrıca, Uyuşmazlık Mahkemesi tarafından 110. maddenin anlamı tespit edilirken farklı bir sonuca ulaşılabilmesi de mümkün olmasına rağmen, bazı düşüncelerle bunun gerçekleşmediği de söylenebilir. Adalet Komisyonu raporunda geçen “*Mevzuatta değişiklik olmamasına rağmen, bu tür davalarda adli yargının görevli olduğu içtihadından neden dönüldüğü sorusunu Uyuşmazlık Mahkemesi temsilcisi, Mahkemenin üye yapısında Danıştay çoğunluğuna geçilmiş olmasıyla izah etmiştir.*” ifadeleri, muhtemelen işyükü sebebiyle⁶² bu tür davaları idarî yargının görev alanından çıkartmak isteyen ve Uyuşmazlık Mahkemesinin üye sayısında üstünlüğe sahip olan Danıştay’ın etkili olduğunu göstermektedir. Başka bir ifadeyle, hükmün aslında başka türlü anlamlandırılmasının da mümkün olduğu, fakat bunun yapılmadığı; daha sonra bu konuda pekala bir içtihat değişikliğinin mümkün olabileceği belirtilmelidir.

Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda, Karayolları Trafik Kanunu’nun 110. maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinin, kamu tüzel kişilerinin işleten sıfatıyla sorumluluğunun adli yargının görev alanına ilişkin olacağını daha doğru belirtmesi bakımından şu şekilde ifadesi daha uygun olurdu: “*Kamu tüzel kişisi olması önem taşımaksızın, işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin davalar adli yargıda görülür.*”

Burada 106. maddenin içeriğinin, Karayolları Trafik Kanunu’nun işletenin sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerinden daha dar olduğu da belirtilmelidir. Çünkü 106. maddede, sadece kamu tüzel kişilerine “*ait*” motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı bu Kanunun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Kanaatimizce bu düzenlemenin, yapılacak bir kanun değişikliğiyle, sadece mülkiyeti değil, Kanunun işleten sıfatını kabul ettiği diğer durumlarda da uygulan-

⁶² Otoyol, Devlet ve il yolları ağına giren karayolları güzergâhları ile bunların değişikliklerine ilişkin planları hazırlamak veya hazırlatmak, hazırlayacağı programlar uyarınca karayollarını yapmak, yaptırmak, emniyetle kullanılmalarını sağlayacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmak, bakımını yaptırmak, onarmak, onarımını yaptırtmak, işletmek, işletirmek Karayolları Genel Müdürlüğü’nün görev ve yetkileri arasındadır. Karayolları Genel Müdürlüğü yanında belediyeler ve diğer kamu tüzel kişilerinin de karayollarına ilişkin görevlerinin yürütülmesi sırasında meydana gelen olayların sayısı ve bunların sebep olduğu zararların miktarı göz önünde bulundurulursa, Uyuşmazlık Mahkemesi kararıyla idarî yargının işyükünün bir hayli azaldığını söylemek mümkündür.

bilecek şekilde genişletilmesi yerinde olur⁶³. Çünkü Kanun'un 3. maddesinde işleten sıfatı tanımlanmış olup *"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 ifade edilmiştir. Görüldüğü gibi Kanun anlamında işleten sadece aracın sahibi olan kişi değildir; fakat 106. madde, kamu tüzel kişilerinin sadece mülkiyet hakkına dayalı işletenlik sıfatları sebebiyle sorumluluğunu düzenlemektedir.

Buna karşılık 110. maddede *"işleteni veya sahibi"* kamu tüzel kişiler olan araçların sebebiyet verdiği zararlardan söz edildiğinden, kamu tüzel kişilerinin Kanun'un 3. maddesi anlamında işleten sayıldığı her durumda Karayolları Trafik Kanunu'na dayalı sorumluluklarının bulunması gerekir. Aslında işletenlik sıfatı, mülkiyet hakkına dayalı olarak araç üzerinde hâkimiyeti de kapsadığından, 110. maddeye ilişkin değişiklikte *"veya sahibi"* ifadesinin maddeye ilave edilmesi gerekli değildi; zaten bu ifade Adalet Komisyonu tarafından ilave edilmiş⁶⁴ olup, kanun tasarısında isabetli olarak bu ifade yer almamaktaydı.

⁶³ *"Genel bütçeye dâhil dairelerle katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu Kanunun işletenin hukukî 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 yükümlüdürler."* yerine, bir kanun değişikliği yapılarak şu şekilde;

"Kamu tüzel kişileri hakkında da, bu Kanunun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanır. Kamu tüzel kişileri, 85 inci maddenin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere 101 inci maddedeki şartları haiz milli sigorta şirketlerine mali sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlüdürler." ifadesi 110. maddenin birinci fıkrasıyla daha uyumludur.

⁶⁴ Adalet Komisyonu raporuna göre *"Ayrıca Karayolları Trafik Kanunu'nun sorumluluk hukuku yönünden benimsediği "işleten" terimi ile (m. 85) yine aynı Kanunda kamuya ait araçlar yönünden benimsenen "aidiyet" terimi (m.106) arasında sorumluluk bağı yönünden bir ayrıma gidilemeyeceği hususunun Kanun düzeyinde açıklığa kavuşturulması ve kamuya aidiyetin kategorik farklılığı (mülkiyet, sınırlı aynı hak, sözleşmeye*

Yukarıda yaptığımız değerlendirmeler çerçevesinde, kanunkoyucunun Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinde yaptığı değişiklikle kanunun uygulanma alanını genişletmek amacının bulunmadığı tespit edildiğinden, maddenin ifade ediliş şekline (sözünden) hareket edilerek böyle bir sonuca ulaşılması gerektiği kabul edilemez; hüküm, kanunkoyucunun amacı doğrultusunda uygulanmalıdır⁶⁵. Kanun metninin açık anlamının uygulanması durumunda, metnin gerçek anlamına uygun olmayan bir sonuca ulaşıyorlarsa, hâkim metnin açık anlamını değil, onun ruhunda yer alan gerçek anlamını bularak uygulamalıdır⁶⁶.

Kanunun özüne rağmen, sadece sözünü dikkate alarak uygulamak doğru değildir; çünkü bu durumda, kanunun sözü ve özüyle birlikte uygulanacağı yönündeki Medenî Kanun'un 1. maddesi ihlal edilmektedir.

dayalı kullanım vb.) işleten kavramıyla bağdaştığı sürece ayrı bir sonuç doğurmayacağı hususları göz önünde bulundurulmuş ve mülkiyetin yanında diğer tiplerin de kapsanması amacıyla Karayolları Trafik Kanunu'nun değiştirilmesi öngörülen 110 uncu maddesinin birinci fıkrasında geçen "İşleteni" ibaresinden sonra gelmek üzere "veya sahibi" ibaresi eklenmiştir."

⁶⁵ Açık bir kanun metni karşısında, ortada gerçek, açık veya tam bir kanun boşluğu bulunduğundan veya takdir yetkisinin varlığından söz edilemez. Fakat bu hükmün ihmâl edilmesi, bu şekilde fiilen bertaraf edilmesi mümkündür. Örneğin, önceki Medenî Kanunumuzun 730. maddesinin birinci fıkrasında "Zata mahsus olmayan intifa hakkı bir başkasına ferağ edilebilir." hükmü yer almaktaydı. Oysa kişiye bağlı olmayan intifa hakkının kendisi değil, sadece kullanılması devredilebilir; zira intifa hakkı, kişiye bağlı bir aynı hak olduğundan, bu hakkın başkasına devri mümkün değildir. Medenî Kanunumuz çevrilirken "kullanılması" kelimesi, yanlışlıkla bu hakkın devri mümkünmüş gibi ifade edilmiştir. Bu kural istisnasız uygulandığı takdirde hâkim, kanunkoyucunun yaptığı açık hata sonucu bu kurumun niteliğiyle bağdaşmayan hatalı ve isabetsiz bir çözüme gidecektir. Fakat hâkimin, kaynak kanundaki hükmü göz önünde bulundurarak karar vermesi gerekir. Çünkü hâkim, kanunu veya onun bir maddesini, hukukî düzenin bütünlüğü içerisinde yorumlamalıdır. Aksine bir davranış, Medenî Hukukun temel düzenini esaslı şekilde ihlal eder (**Köprülü**, s. 101-102; **Akyol**, s. 200). Bir İçtihadî Birleştirme Kararında da, resmî vasiyetnamenin ikinci ve istisnai şeklini düzenleyen önceki Medenî Kanun'un 482. maddesi metni, İsviçre Medenî Kanunu'nun aynı konuyu düzenleyen maddesinden farklı olmasına rağmen, İsviçre Medenî Kanunu'ndaki hükme göre yorumlanmıştır (YİBK., 26.3.1962, 1958/23, 1962/3 - Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

⁶⁶ **Köprülü**, s. 102.

Kanaatimizce, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasında değişiklik yapılarak, hüküm kanunkoyucunun iradesine uygun hale getirilmelidir. Böyle bir değişiklik yapılınca kadar, madde metninin farklı bir anlam da verilebilecek ifadesine rağmen özüne uygun şekilde uygulanması isabetli olacaktır.

III. KAMU TÜZEL KİŞİLERİNİN KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU'NA GÖRE HUKUKİ SORUMLULUĞU VE SORUMLULUĞUN SONUÇLARI

Burada, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinde yapılan değişikliğin, hükmün sözü ve özüyle birlikte uygulanması durumunda, kanunkoyucunun iradesine uygun şekilde nasıl uygulanması gerektiği açıklanacaktır.

A. Kamu Tüzel Kişilerinin İşleten Sıfatı

Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesine göre bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına sebep olursa, motorlu aracın işleteni sorumludur. Görüldüğü gibi Kanun, aracın işleteninin sorumluluğunu düzenlemektedir. Yukarıda da belirttiğimiz üzere, Kanun'un 106. maddesinde sadece araç sahibi olan kamu tüzel kişilerinin sorumluluğu düzenlenmekle birlikte, Kanun'un 110. maddesinde yapılan değişiklikle aracın sahibi olma dışında diğer işletenlik durumlarında da kamu tüzel kişilerinin Kanuna göre sorumlu tutulacağında şüphe bulunmamaktadır.

Aracın kullanılmasından ekonomik veya manevî açıdan devamlı olarak yarar ve çıkar sağlayan, araçtan doğan rizikoları ve aracın giderlerini üstlenen, araç üzerinde fiili olarak egemenliği ve tasarruf gücü bulunan kişi işleten sayılır; bu kişi, aracın trafiğe sokulup sokulmaması, trafikte kalıp kalmaması, kimin tarafından, nasıl ve ne amaçla kullanılması, donatılması ve korunması, nasıl bakılması gerektiği hususunda karar veren ve onun bakım, donatım, işletme giderlerine katlanan kişidir⁶⁷.

⁶⁷ Tekinay, Selahattin Sulhi/Akman, Sermet/Burcuoğlu, Haluk/Alttop, Atilla; Tekinay Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 7.Bası, İstanbul 1993, s. 529-530; Tandoğan, s. 222,

Karayolları Trafik Kanunu anlamında işleten aracın sahibi olabileceği gibi, sahibinin araç üzerinde zilyet olmadığı ve onun sevk ve idaresine müdahale edemediği durumlarda başka kişiler de işleten sayılmaktadır.

1. Gerçek İşleten

Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesindeki işleten tanımından hareketle, gerçek işleten olarak araç sahibi ve araç sahibi dışındaki diğer kişiler (aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan kişi, motorlu aracın kiracısı, ariyet alan, rehin alan, yolcu taşımacılığı yapan firmalar ve araç işleten diğer kişiler) kabul edilmektedir.

a. Araç Sahibi

Trafik sicilinde aracın sahibi olarak gözüken kişi, gerçek işleten olarak kabul edilmektedir; çünkü aracın sevk ve idaresinde söz sahibidir ve ondan yararlanıp giderlerine katlanan kişidir.

Fakat trafik sicilinin gerçeği yansıtmama ihtimaline karşı kanunkoyucu, ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimsenin işleten sayılacağı hükmüne yer vermiştir. Buna göre, aracın işletilmesinden yarar sağlayan ve bu sebeple giderlerine katlanan kişilerin (garaj kirasını veya sigorta primlerini ödeyen, benzin, yağ, teknik bakım gibi masrafları karşılayan, aracın şoförünü belirleyen ve ücretini ödeyen kişilerin) araç sahibi sayılması mümkündür⁶⁸. Kamu tüzel kişileri bakımından, trafik sicilinde kendi üzerlerine kayıtlı araçların yaptığı kazalardan işleten sıfatıyla sorumlu olacaklarında tereddüt bulunmamaktadır (m. 106)⁶⁹; fakat henüz tescil yapılmamakla birlikte, yukarıdaki maddi

224; Eren, Fikret; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 16. Bası, Ankara 2013, s. 680; Havutçu/Gökyayla, s. 40; Yılmaz, s. 47, 50.

⁶⁸ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altın, s. 531; Tandoğan, s. 224; Kılıçoğlu, Ahmet M.; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 17. Bası, Ankara 2013, s. 370; Havutçu/Gökyayla, s. 42; Narter, s. 24; Yılmaz, s. 57.

⁶⁹ "Dosyada mevcut motorlu araç tescil belgesi içeriğine göre, kaza yapan ambulansın davalı Sağlık Bakanlığı'na bağlı Atkaracalar Devlet Hastanesi adına kayıtlı olduğu konusunda da uyumsuzluk bulunmamaktadır. Bu itibarla, 11.11.2007 tarihinde meydana

ölçütlere göre araç sahibi sayılmaları gerekiyorsa, yine işleten sıfatları söz konusudur.

b. Araç Sahibi Dışında İşleten

Sicilde malik gözükmese rağmen aracın zilyedi olmayan, onun sevk ve idaresine müdahale edemeyen, her türlü sorumluluğu kendisine ait olmak üzere araç üzerinde hâkimiyeti bulunmayan araç sahibi dışında, başka kişilerin de işleten sıfatıyla sorumlu tutulmaları gerekmektedir.

Aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan kişi: Kamu tüzel kişisi bir motorlu aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın almış ve bu satış ilgili sicile kayıt edilmişse, sicilde alıcı olarak gözüken kamu tüzel kişisi motorlu aracın işletilmesinden doğan zarardan işleten sıfatıyla sorumludur. Medenî Kanun'a göre, mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışın resmî yazılı şekilde yapılması ve satım konusu malı bu kayıtla alan kişinin yerleşim yerindeki noterlikte özel sicile kaydedilmesi gerekir (TMK. m. 764). Fakat böyle bir satışa ve sicildeki kayda rağmen, aracın işletilmesinden yarar sağlayan, aracın giderlerine katlanan veya araç üzerinde zilyet olan kişi işleten kabul edilmelidir⁷⁰.

Motorlu aracın kiracısı: Bir kamu tüzel kişisi bir aracı uzun süreli kiralamışsa, sahibi olmamasına rağmen işleteni sıfatıyla sorumludur. Uzun

gelen trafik kazasında ambulans sürücüsü Y. G.'ün ölmesi sebebiyle araç maliki olan davalı idarenin "işleten" sıfatına dayalı olarak eldeki davanın açılmış olduğunun kabulü gereklidir." HGK., 4.7.2012, 4-261/441 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

Eren (s. 686), muhtemelen, Karayolları Trafik Kanunu'nun 106. maddesindeki "*Genel bütçeye dâhil dairelerle katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine ve belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı, bu Kanunun işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulanır.*" hükmünden hareketle, Devlet ve diğer kamu tüzel kişilerine ait araçların sebep oldukları zararlardan, bu kişilerin *aynen aracın işleteni gibi* sorumlu tutulacağını; bu kişilerin farazi işleten olduğunu belirtmektedir. Kanaatimizce Karayolları Trafik Kanunu'nda işleten sıfatı hakkında yukarıda yaptığımız açıklamalarda olduğu gibi, kamu tüzel kişilerinin bazı durumlarda gerçek işleten, bazı durumlarda ise farazi işleten olarak kabulü gerekir; Kanun'un 106. maddesinden, kamu tüzel kişilerinin farazi işleten sayıldığına ilişkin bir sonuç çıkmamaktadır.

⁷⁰ **Kılıçoğlu**, s. 371; **Havutçu/Gökyayla**, s. 44; **Narter**, s. 25-26; **Yılmaz**, s. 59.

sürelî kiradan kastedilen, araç sahibinin araç üzerindeki fiilî zilyetlik durumunun uzun süre için kesilmesini, aracın fiilen kiracının zilyetliğinde bulunmasını, aracı kullanma ve onun tahsis yönünü belirleme veya araçtan yararlanma yetkisinin ya da aracın giderlerine katlanmanın araç sahibine değil kiracıya ait olmasını mümkün kılan bir sözleşmedir; buradan hareketle, üç günden daha uzun süreli kira sözleşmeleri ile belirli olmayan süreli kira sözleşmelerinin uzun süreli sayılması gerektiği ileri sürülmektedir⁷¹. Burada, kamu tüzel kişilerinde çalışan personeli taşıyan taşıma şirketlerine ait servisler bakımından, kamu tüzel kişinin kiracı sıfatıyla işleten sayıldığı, zira motorlu aracın kiralanyıp sadece hizmet alımı suretiyle yolcu taşıma sözleşmesi yapıldığı, işletenlik sıfatının aracın sahibine veya sahibi olmayıp işleten sayılan diğer kişilere ait olduğu belirtilmelidir⁷². Eğer personel kamu tüzel kişisine ait araçlarla taşıyorsa, zaten aracın sahibi olmaya dayalı bir işletenlik sıfatı söz konusudur.

Araç işleten olan ariyet alan: Motorlu aracın sahibi dışında, onun rızasıyla bir kamu tüzel kişisi tarafından ücretsiz kullanılmasında ariyet söz konusudur; uzun süreli (üç günden daha uzun süreli veya belirli olmayan süreli) bir ariyet sözleşmesi söz konusuysa, kamu tüzel kişisi işleten sayılmaktadır⁷³. Bazen bir kamu tüzel kişinin bir diğerine, kendi aracını ücretsiz kullanması için tahsis ettiği veya bir gerçek kişinin ya da özel hukuk tüzel kişinin de kendi aracını kamu tüzel kişisine tahsis ettiği görülmektedir; bu tür ariyet durumlarında artık aracın trafikte malik gözüken sahibi değil, aracı uzun süreli ariyet alan kamu tüzel kişisi işleten sıfatını taşır.

Araç işleten olarak rehin alan: Bir motorlu aracın Türk Medenî Kanunu'nun 939. maddesine göre teslim şartlı taşınır rehni olarak bir kamu tüzel kişisine rehnedilmesi durumunda, rehin alan kamu tüzel kişinin işleten sıfatıyla sorumluluğu söz konusu olur. Burada da, kamu tüzel kişisinin bir borcu karşılığında bir aracı rehin alması gibi -aslında tamamen özel hukuka ait bir ilişki sebebiyle- işleten sıfatına sahip olması gerçekleşmektedir.

⁷¹ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 531-532; Eren, s. 682; Kılıçoğlu, s. 372; Havutçu/Gökyayla, s. 45; Narter, s. 26-27; Yılmaz, s. 60-61.

⁷² Kılıçoğlu, s. 372-373.

⁷³ Kılıçoğlu, s. 373-374; Havutçu/Gökyayla, s. 45.

Yolcu taşımacılığı yapan firmalar: Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin birinci fıkrasına göre “Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimse-
nin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep
olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında⁷⁴ veya

⁷⁴ Yargıtay, Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin birinci fıkrasındaki “motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında” işletilmesi kavramını farklı bir şekilde anlamaktadır. Örneğin “Dosya içeriğine göre davacıların desteği, davalı sürücü S.P. 'in sürücüsü olduğu temizlik kamyonu ile çarpması nedeniyle yaşamını yitirmiştir. Davalı sürücü kazada tam kusurlu kabul edilerek cezalandırılmıştır. Davacılar, davalı-
rını temizlik işlerini yapan ve aracın da sahibi olan şirkete, araç sürücüsüne ve beledi-
yeye yöneltmişlerdir. Davalı belediyenin temizlik işleri ihale ile davalı şirket tarafından
yapılmaktadır. İhale ve eki şartnamede yüklenici şirketin kullandığı araçlar üzerinde
belediyenin isminin, telefon numarasının, firma adının bulundurulacağı belirtilmiştir.
Araç fotoğraflarından ise davalı T. Belediyesi'nin adının araç üzerinde yazılı olduğu
anlaşılmaktadır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasası'nın “İşletenin ve araç işletici-
sinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin hukukî sorumluluğu” başlıklı 85. maddesi gere-
ğince, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında işletilmesi halinde,
motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken
ve müteselsilen sorumludurlar. Somut olayda, kazaya karışan araç üzerinde davalı
belediyenin adı bulunduğu göre, davalıların birlikte sorumlu olacağı kabul edilme-
lidir. Yerel mahkemece açıklanan yasal düzenleme gözetilerek, davalılardan T. Belediye
Başkanlığının da gerçekleşen zarardan sorumlu tutulması gerekirken, yerinde olmayan
gerekçeyle, yazılı biçimde karar verilmiş olması usul ve yasaya uygun düşmediğinden
kararın bozulması gerekmiştir.” 4.HD., 22.2.2010, 956/1743 (Kazancı İçtihat Bilgi
Bankası). Yine hatalı bir karar olarak “Kazadan sonra çekilen fotoğraflarda, Davalı Y.
G. adına kayıtlı olup, olay sırasında dava dışı yüklenici şirket adına sulama işini yapan
tankerin ön camında “GÖREVLİ HİZMET ARACI, Kurumu: K. Büyükşehir Belediyesi,
Dairesi: Park ve Bahçeler Müdürlüğü, Geçerlilik Süresi: 15.1.1999” ibaresini taşıyan
bir levhanın bulunduğu açıkça görülmektedir. Davalı K. Büyükşehir Belediye Başkanlığı
vekili de, Mahkemece olay yerinde yapılan 25.04.2000 günlü keşif sırasında “Her türlü
sorumluluk Yüklenici şirkete aittir. Belediye hizmetlerinde çalıştığı için görevli oldu-
ğunu gösterir belge taşıyordu...” şeklinde imzalı beyanda bulunmuştur. 2918 sayılı
Yasanın 17.10.1996 gün 4199 sayılı Yasa ile değişik 85. maddeye göre “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” hükmü getirilmiştir. Bu
yasal düzenleme karşısında kazaya neden olan tankerdeki görev levhasının, davalı K.
Büyükşehir Belediyesinin bilgisi dâhilinde konulduğu, anılan tankerin Belediye hizmet
aracı olarak nitelendirilmek suretiyle, Belediye unvanı altında çalıştırılan aracın verdiği
zarardan araç maliki, sürücüsü ve Belediyenin birlikte müteselsilen sorumlu olduğu

bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.” Bazı kamu tüzel kişilerinin, özellikle belediyelerin kendilerine ait araçlarla yolcu taşımacılığı yaptığı görülmektedir; fakat burada işletenlik sıfatı araç sahibi olmaya dayanmaktadır. Kamu tüzel kişisi kurduğu bir şirket aracılığıyla yolcu taşıma işini organize etmekte ve başkalarına ait araçları kendi ticari unvanlarıyla işletmekteyse, bu hükme göre işleten sıfatıyla sorumlu tutulabilirler; çünkü araçların nereden ve nasıl kalkacağı, yolcu kapasitesi, duraklama yerleri çoğu zaman araç sahipleri ve şoförler dışında bu işleri organize eden ve yolcu taşımacılığı yapan firma tarafından belirlenmekte, motorlu aracın sevk ve idaresinde bu firmalar söz sahibi olmaktadır⁷⁵.

Araç işleten diğer kişiler: Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde tanımlanan işleten sıfatı, maddede belirtilenlerle sınırlı değildir; bunlar dışında başka kişilerin de işleten sayılması mümkündür. Örneğin motorlu

sonucuna varılmalıdır. Hal böyle olunca, yerel mahkemenin bu gerekçeye dayalı direnme kararı yerindedir. Ne var ki, işin esası Özel Daire'ce incelenmediğinden, bu yönlerden inceleme yapılmak üzere dosyanın Özel Dairesine gönderilmesi gerekmiştir.” HGK., 17.10.2001, 19-720/741 (Yılmaz, s. 178-180).

Özellikle yolcu taşımacılığı yapan firmalar bakımından getirilen Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesinin birinci fıkrasındaki “*motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında*” veya “*bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde*” ifadeleri birbirine bağlı olup, iki durumdan birinin gerçekleşmesi durumunda yolcu taşımacılığı yapan firmanın işletenle birlikte müteselsilen sorumlu tutulacağı düzenlenmektedir. Bu hükmün, yolcu taşımacılığı dışında diğer işletmeler bakımından uygulanabilmesi mümkün değildir. Teşebbüs sahibi kavramına, özellikle otobüs firmaları ile yük taşıma işi yapan nakliyat firmaları girmektedir (Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-2, 10. Bası, İstanbul 2013, s. 207; Eren, s. 689-690; Yılmaz, s. 46). Bununla birlikte bir aracın üzerinde yazan işletme adının, o aracı sorumluluğu kendisine ait olmak üzere işleten kişiyi (KTK.m.3 anlamında) göstermesi bakımından önem taşıdığı, yukarıdaki örneklerde ilgili belediyelerin işleten sıfatının bulunabileceği, bu durumda artık aracın malikinin işleten olarak kabul edilemeyeceği de belirtilmelidir. Fakat bunun için kamu tüzel kişisinin, örneğin aracın garaj kirasını veya sigorta primleri ödemesi, benzin, yağ, teknik bakım gibi masrafları karşılaması, aracın şoförünü belirlemesi ve ücretini ödemesi, aracın çalışma şartlarını tespit etmesi gibi unsurların gerçekleşmesi gerekmektedir.

⁷⁵ Kılıçoğlu, s. 374-375.

aracı sözleşmeden veya kanundan doğan intifa hakkına dayanarak elinde bulunduran veya iflas halinde araç üzerindeki zilyetlik ve tasarruf hakkı iflas masasına geçtiğinden iflas masası da işleten sayılmaktadır⁷⁶. Kamu tüzel kişileri bakımından özellikle, kamu gücüne dayanarak üzerinde hakimiyet kurabildikleri araçlar hakkında bu duruma rastlanır. Örneğin 2941 sayılı Seferberlik ve Savaş Hali Kanunu ile Tüzüğü (90/500 sayılı) esaslarına göre Millî Savunma Bakanlığınca yürütülen araç seferberlik faaliyetlerinde⁷⁷ Devletin işleten sıfatıyla sorumluluğunun bulunduğunu kabul etmek gerekir; çünkü burada Devlet aracın maliki olmadığı gibi, sahibiyile arasında kira veya ariyet gibi sözleşmesel bir ilişki bulunmamakta, araç üzerindeki hakimiyetini kamu gücüne dayanarak sağlamaktadır.

2. Farazi İşleten

a. Motorlu Araçla İlgili Meslek Sahipleri

Karayolları Trafik Kanunu'nun 104. maddesine göre, *“Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüslerin sahibi, gözetim, onarım, bakım, alım - satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir*

⁷⁶ Kılıçoğlu, s. 375; Yılmaz, s. 64.

⁷⁷ Seferberlik ve savaş ilanında veya gerginlik ve kriz dönemlerinde Bakanlar Kurulu Kararı'yla Sefer Görev Emri almış araçların getirilmesi için gizli veya açık olarak duyuru işlemleri yapılır. SGE almış aracın sahibi veya sürücüleri radyo, televizyon, posta, telgraf, telefon, basın gibi her türlü yayın araçlarıyla açık çağrı yoluyla haberdar edilir; gizli çağrıda ise, uygulamada görev alması planlanan yetkili kişilere ve yükümlülük uygulanacak araçlarla ilgili olarak görev verilecek kişilere duyuru yapılır. Araç sahipleri/sürücüleri hazırlıklarını yapar, aracını, malzeme ve avadanlıklarıyla birlikte duyurudan sonraki altı saat içinde bulunduğu yerdeki Milli Müdafaa Mükellefiyeti (MMM) Komisyonuna getirir. Komisyonlarca gelen araçların muayenesi yaptırılır. Aracın o andaki değeri saptanır ve gerekli işlemleri tamamlanarak aynı gün tertip edildikleri birliklere gönderilir. Aracın sevk işlemi kayıtlı olduğu bir komisyonca yapılırsa, durum, aracın kayıtlı olduğu il ve ilçe komisyonuna bildirilir. Bunun yanında Genelkurmay Başkanlığı'nın isteği üzerine, seferberlik ve savaş hali tatbikatları ve eğitimlerinin yapılmasına Bakanlar Kurulunca karar verilebilmesi; araçların Genel Kurmay Başkanlığının isteği üzerine her defasında en çok 10 günü geçmemek üzere tatbikata çağrılabilmesi de mümkündür. Bütün bu durumlarda, sahibinin rızasına bakılmaksızın araç üzerinde Devlet'in hakimiyeti söz konusudur; bu sebeple de işleten sıfatıyla sorumluluğu vardır.

amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı; işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu değildir.” Bu hükümle motorlu araç sahibinin aracını bir park yerine, bir garaja, tamirciye veya galeriye bırakması durumunda, araç üzerinde bakım ve gözetim imkânına sahip olmamasına, araca fiilen hâkim bulunmamasına ve onun sevk ve idaresinde etkili olmamasına rağmen aracın verdiği zararlardan sırf araç sahibi olması nedeniyle sorumlu tutulmasının haksızlığı ortadan kaldırılmıştır⁷⁸.

Kamu tüzel kişileri de, maddede belirtilen anlamda teşebbüs sahibi sayılabilirler; örneğin bir belediyenin gelir elde etmek amacıyla otopark işletmesi böyledir⁷⁹. İlgili teşebbüsün sorumluluğu, araç üzerindeki zilyet-

⁷⁸ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 534; Eren, s. 684; Kılıçoğlu, s. 375; Havutçu/Gökyayla, s. 105-106; Yılmaz, s. 66-67.

⁷⁹ Bir kamu tüzel kişinin, Karayolları Trafik Kanunu'nun 104. maddesi anlamında motorlu bir araçla ilgili mesleki faaliyette bulunması -otopark işletmesi dışında- çok mümkün görünmemektedir. Şüphesiz, kamu tüzel kişileri kurdukları şirketler aracılığıyla özel hukuk alanına ilişkin faaliyetlerinde bulunabilirler; fakat kamu tüzel kişisi sıfatlarıyla, örneğin bir garaj işletmeleri, tamirci veya galerici olarak faaliyette bulunmaları çok mümkün görünmemektedir; bununla birlikte, bir kamu tüzel kişinin, -kamu tüzel kişisi olmasından kaynaklanan- başka kamu tüzel kişilerine ait araçların bakım ve tamirini yaptığı tamirhanesi veya onlara ait araçların bırakılmasına izin verdiği garajı varsa, madde kapsamına dahil edilebilmesi mümkündür. Bunun yanında, hatalı park edilen araçların çekildiği kamu tüzel kişilerine ait otoparklar da, kanaatimizce motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyet kapsamında değerlendirilmelidir; her ne kadar burada kazanç elde etmek amacıyla değil, mevzuatın gereği (kamu hizmetinin bir parçası) olarak bu otopark faaliyeti yürütülse de, aracı buraya çekilen kişinin fiilî hakimiyetinin olmadığı sırada meydana gelen zararlardan onu işleten olarak sorumlu tutmak yerine, Karayolları Trafik Kanunu'nun amacına uygun şekilde işleten sıfatıyla idare sorumlu tutulmalıdır. Böyle bir otoparktaki aracın verdiği zarardan Karayolları Trafik Kanunu'na göre işleten olarak değil, hizmet kusuru sebebiyle idare hukukuna göre sorumluluğun doğacağını savunmak, örneğin bir otopark işleten özel hukuk tüzel kişisi ile aynı faaliyeti kamu hukukuna ilişkin mevzuat sebebiyle yerine getiren kişiler arasında ayırım yaratmak, yapılan bir trafik kazasında birini Karayolları Trafik Kanunu'na göre işleten sıfatıyla sorumlu tutarken diğerini idare hukuku kurallarına tâbi saymak, Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinde yapılan değişikliğin amacına da uygun düşmemektedir.

liğin fiilen kendisine geçmesiyle başlar ve bu zilyetliğin araç sahibine veya yetkili temsilcisine iadesine kadar devam eder; bu süre içerisinde motorlu aracın sebep olduğu zararlardan sorumluluk, araca zilyet olan teşebbüse ait olup, aracın gerçek işleteninin sorumluluğu tamamen ortadan kalkmaktadır⁸⁰.

b. Yarış Düzenleyicileri

Karayolları Trafik Kanunu'nun 104. maddesinin birinci ve ikinci fıkralarına göre, *“Yarış düzenleyicileri, yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep olabilecek 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 tâbidir.”*⁸¹.

Bir kamu tüzel kişisinin otomobil yarışı düzenlemesi durumunda, motorlu araç nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişilerin (yoldan geçenlerin, seyircilerin, çevrede oturanların) uğradıkları zararlardan işleten gibi sorumluluğu söz konusudur; yarışçıların, yarışçıyla birlikte araçta bulunanların ve yarışta kullanılan aracın uğradığı zararlar nedeniyle sorumluluğu ise Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerine tâbidir⁸².

c. Motorlu Aracı Çalan veya Gasbeden Kişiler ile Aracın İşleteni

Karayolları Trafik Kanunu'nun 107. maddesinde, çalınan veya gasbedilen araçlarda sorumluluk konusu düzenlenmiştir. Söz konusu hükme göre, *“Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur.*

⁸⁰ Oğuzman/Öz, s. 205; Eren, s. 684; Kılıçoğlu, s. 376; Havutçu/Gökyayla, s. 107; Yılmaz, s. 67.

⁸¹ Maddenin son fıkrasına göre, *“Bu madde hükümleri ortalama hızı saatte en az elli kilometrenin üstünde olan veya ulaşılabilecek hızı göre değerlendirme yapılması öngörülen motorlu araç veya bisiklet sporu gösterilerinde uygulanır. Bu hükümler, yarış güzergahının diğer trafiğe kapatılması halinde de geçerlidir. İçişleri Bakanlığı bu madde hükümlerinin, başka yarışlar bakımından da uygulanmasına karar verebilir.”*

⁸² Yarış düzenleyen yanında gerçek işletenin sorumluluğunun da devam ettiği yönünde bkz. Havutçu/Gökyayla, s. 114-115; Yılmaz, s. 73.

Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen götserildiği 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 tâbidir.”.

Buna göre, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olan ve bu sebeple sorumlu tutulabilecek kamu tüzel kişisi, gerçek işleten (aracın sahibi, kiracısı, ariyet veya rehin alanı) veya farazi işleten (motorlu araçlarla ilgili faaliyetlerde bulunan, tamir için bırakılan aracın çalınması gibi) olabilir; aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin kusurlu olmadığını (örneğin garajın veya aracın kapısının açık bırakılmadığını, kontak anahtarının araçta unutulmadığını) ispat eden kamu tüzel kişinin sorumluluğu da ortadan kalkar⁸³.

B. İşletenin Sorumluluğunun Şartları ve Sonuçları

Kamu tüzel kişinin işleten sıfatıyla sorumlu tutulabilmesi için bir motorlu aracın işletilmesi⁸⁴, zarar ve nedensellik bağı şeklindeki olumlu

⁸³ Tandoğan, s. 251 vd.; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, s. 537-538; Eren, s. 686; Kılıçoğlu, s. 378-379; Havutçu/Gökyayla, s. 120-121; Yılmaz, s. 77.

⁸⁴ Bir aracın karayolu motorlu araçlarından sayılabilmesi için, yapısı gereği belirli bir raya bağlı ve ray üzerinde hareket edebilen bir araç olmaması gerekir; bu unsur, karayolu motorlu araçlarını tren, tramvay, teleferik, asansör, yük vinçleri gibi araç ve aletlerden ayırmaya yarar. Trolleybüsler belirli bir raya bağlı olarak hareket etmediklerinden, motorlu araç sayılmaktadır. Sadece ray üzerinde hareket edebilen, bağımsız hareket kabiliyeti olmayan tramvaylar ise Karayolları Trafik Kanunu anlamında motorlu araç değildirler; gerek tramvayların gerekse hemzemin geçitler dışında trenlerin verdikleri zararların, adam çalıştırmanın veya yapı eseri malikinin sorumluluğu hükümleri uygulanarak tazmin edilebileceği belirtilmiştir (Kılıçoğlu, s. 383-384). Benzer görüş için bkz. Havutçu/Gökyayla, s. 23. Buna karşılık Tandoğan (s. 239, dn.100), Oğuzman/Öz (s. 198), Eren (s. 678) ve Narter (s. 196), karayolunu kullanan raylı ulaşım araçlarının Karayolları Trafik Kanunu'na tâbi olduğunu ileri sürmektedirler. Bu görüşe göre, tramvayların hareket gücünü dışarıdan sağlaması ve tekerleklerinin karayolu üzerine döşenmiş raylar üzerinde hareket etmesi göz önünde bulundurulduğunda Kanun kapsa-

şartların gerçekleşmesi; işletenin kurtuluş kanıtı getirememesi şeklindeki olumsuz şartın da olayda mevcut bulunması gerekir. Bu hususlar Karayolları

mına girmemesi gerektiği halde, rayların karayolu üzerine döşendiği dikkate alındığında motorlu aracın karayolu unsurunun bu araçlarda gerçekleşmiş olduğu sonucuna varılabilir; trolleybüslerin de havaî elektrik tellerine bağımlı olarak hareket ettikleri göz önünde bulundurulursa, ray unsuru üzerinde fazla durulmayarak motorlu araçlar gibi Kanun'da düzenlenmiş sorumluluk sistemi içerisinde görülmesi mümkündür; aksi durumda, tramvay işletenin sorumluluğu kusur sorumluluğuna, motorlu araç işletenin sorumluluğu sebep sorumluluğuna tâbi tutulur ve fonksiyon ile amaçları büyük oranda aynı olan bu iki tür araç arasında yapay bir fark yaratılmış ve dolayısıyla tramvay işleteni lehine bir ayrıcalık tanınmış olur. Kanaatimizce kamu tüzel kişilerine ait raylar üzerinde hareket eden araçların verdiği zararlarda -hemzemin geçitler dışında- yeni Türk Borçlar Kanunu'nun 71. maddesine göre tehlike sorumluluğu hükümleri uygulanarak çözüme ulaşılması daha uygundur; çünkü kusursuz sorumluluğun ancak bir kanunla getirilebileceği ve kanundaki tanımına uygun fiiller sebebiyle sorumluluğun söz konusu olabileceği şeklindeki kural değişmiş, bu sebeple Karayolları Trafik Kanunu'nun uygulama alanında girdiği konusunda tereddütlerin ve tartışmaların yaşandığı raylı araçlar konusunda hâkimin benzer tehlike sorumluluklardan (örneğin Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenen sorumluluktan) hareketle kusursuz sorumluluğa dayanarak hüküm vermesi mümkün hâle gelmiştir. Bu durumda açılacak dava eğer vücut bütünlüğünün zarar görmesi veya ölüm sebebiyle tazminata ilişkinse, idarî yargıda açılacak davada Borçlar Kanunu hükümleri uygulanmalı; malvarlığına ilişkin olanlarda ise, idarî yargıda idare hukuku hükümleri uygulanmalıdır (TBK. m. 55/II). Özel hukuk hükümlerine göre kurulmuş işletmeler tarafından işletilen bu tür araçların verdikleri zararlarda ise, adli yargıda 71. madde hükümlerine göre tazminat davası açılmalıdır.

“Somut olayda davaya konu kazanın meydana geldiği yerin hemzemin geçit veya fiilen hemzemin geçit olarak kullanılan yer olmadığı ve K.T.K. kapsamında sayılamayacağı, kazanın hemzemin geçide 300 metre mesafede tren yolunda meydana geldiği konusunda uyuşmazlık bulunmamaktadır. Bu durumda, davacı tarafından, davalı idarenin hizmet kusuru niteliğindeki eylemleri sebebiyle zarara uğranıldığı iddia edilerek tazminat talebinde bulunulduğuna göre, işbu istemin 2577 Sayılı İdarî Yargılama Usulü Yasası'nın 2/1-b maddesi gereğince ilgili idareye karşı, idarî yargı yerinde açılacak tam yargı davasında ileri sürülmesi gerektiğinde kuşku bulunmamaktadır. Nitekim, 11.2.1959 gün ve 17/15 Sayılı Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararında da bu ilke benimsenmiştir. O halde, davaya konu hukuka aykırı eylem 2918 Sayılı Karayolları Trafik Yasası kapsamında yer alan karayolu üzerinde meydana gelmediğinden H.G.K.'nca da benimsenen yargı yoluna dair Özel Daire bozma kararına uyulmak gerekirken, önceki kararda direnilmesi usul ve yasaya aykırıdır.” HGK., 26.9.2012, 4-336/620 (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası).

Trafik Kanunu'na göre gerçek kişiler ile özel hukuk tüzel kişilerinin sorumluluğundan farklı bir özellik arzetmediğinden, üzerinde durulmayacaktır⁸⁵; Kanun'un ilgili maddeleri aşağıda verilmiştir:

⁸⁵ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. **Tandoğan**, s. 235 vd.; **Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp**, s. 525 vd.; **Oğuzman/Öz**, s. 197 vd.; **Eren**, s. 673 vd.; **Kılıçoğlu**, s. 382 vd.; **Havutçu/Gökyayla**, s. 19 vd.; **Narter**, s. 164 vd.; **Yılmaz**, s. 24 vd.

Burada şu konunun da belirtilmesi gerekir: Karayolları Trafik Kanunu'na göre tehlike esasına dayalı kusursuz olarak sorumlu tutulan işleten yanında, aracın şoförünün de haksız fiil esaslarına göre sorumlu tutulabilmesi, ona karşı da dava açılabilmesi mümkündür. Fakat kamu tüzel kişilerinin işleten olarak sorumluluğunda, kamu görevlisi statüsündeki şoföre karşı doğrudan dava açılabilmesi mümkün değildir. Anayasanın 40. maddesinin üçüncü fıkrası ("Kişinin, resmî görevliler tarafından vaki haksız işlemler sonucu uğradığı zarar da, kanuna göre, Devletçe tazmin edilir. Devletin sorumlu olan ilgili görevliye rücu hakkı saklıdır."), 125. maddesinin son fıkrası ("İdare, kendi eylem ve işlemlerinden doğan zararı ödemekle yükümlüdür."), 129. maddesinin beşinci fıkrası ("Memurlar ve diğer kamu görevlilerinin yetkilerini kullanırken işledikleri kusurlardan doğan tazminat davaları, kendilerine rücu edilmek kaydıyla ve kanunun gösterdiği şekil ve şartlara uygun olarak, ancak idare aleyhine açılabilir."), 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu'nun 13. maddesinin birinci fıkrası ("Kişiler kamu hukukuna tâbi görevlerle ilgili olarak uğradıkları zararlardan dolayı bu görevleri yerine getiren personel aleyhine değil, ilgili kurum aleyhine dava açarlar. Ancak, Devlet dairelerine tevdi veya bu dairelerce tahsil veya muhafaza edilen para ve para hükmündeki değerli kağıtların ilgili personel tarafından zimmete geçirilmesi hâlinde, zimmete geçirilen miktar, cezaî takibat sonucu beklenmeden Hazine tarafından hak sahibine ödenir. Kurumun, genel hükümlere göre sorumlu personele rücu hakkı saklıdır.") gereği, kamu görevlilerinin görevlerini ifa ederken işledikleri kusurlar sebebiyle meydana gelen zararlar için, kendilerine rücu edilmek şartıyla idareye karşı dava açılmaktadır. İdarî güvence ilkesi, resmî görevlilerin görevlerini yerine getirirken (yetkilerini kullanırken) kusurlu ve hukuka aykırı eylem ve işlemleriyle üçüncü kişilere vermiş oldukları zararlardan doğan tazminat davalarının kendi aleyhlerine değil, doğrudan doğruya devlet veya emrinde çalıştıkları kamu idaresi aleyhine açılmasını ifade eder; devlet veya kamu idaresi üçüncü kişinin uğramış olduğu zararı tazmin ettikten sonra, şartları gerçekleşmişse, ilgili memur veya kamu görevlisine rücu eder. Böylece memur veya diğer kamu görevlisi, idarî güvence ilkesinin sağladığı moral ve hukukî güvence altında, kamu görevini hiçbir baskı altında kalmadan yerine getirir; aynı zamanda zarar göreni de koruma amacı güden idarî güvence ilkesi sayesinde, zarar görenler daha güvenli sayılması gereken devletin sorumluluğuna başvurabilir. Aslında idarî güvence ilkesinin kamu personelinin görevini hiçbir baskı altında kalmadan yerine getirmesine imkan sağlaması işlevi, trafik kazaları bakımından söz konusu değildir; fakat yukarıda belirttiğimiz mevzuat sebebiyle burada da aynı sonuç

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 (m. 85/III).

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 için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yahut kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir (m. 85/IV).

İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur (m. 85/V).

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. 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 (m. 86).

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 tâbidir. Zarar görenin

geçerlidir. Dolayısıyla işleten sıfatıyla kamu tüzel kişisine tazminat davası açıldıktan sonra, tazminatı ödeyen kamu tüzel kişisinin ilgili personele rücu hakkı bulunmaktadır. Kamu personelinin kişisel kusuru varsa, yerine getirilen kamu görevinden ayrılabilen bu kusur sebebiyle idare değil, bizzat fiili icra eden kamu görevlisi sorumlu tutulur; fakat sorumluluğu Karayolları Trafik Kanunu'na göre işleten sıfatıyla değil, genel sorumluluk kuralı olan kusur sorumluluğuna dayanan haksız fiil esaslarına göredir.

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 tâbidir (m. 87).

Bir motorlu aracın katıldığı bir kazada, bir üçüncü kişinin uğradığı zarardan dolayı, birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, bunlar müteselsil olarak sorumlu tutulur. Birden fazla kişinin sorumlu olduğu durumlarda, bunlar arasındaki ilişki bakımından zarar, olayın bütün şartları değerlendirilerek paylaşılır. Özel durumlar ve özellikle araçların işletme tehlikeleri, zararın iç ilişkide başka türlü paylaşılmasını haklı göstermedikçe, işletenler ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahipleri kusurları oranında zarara katlanırlar (m. 88).

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 araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulunduğunu 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 (m. 89).

Maddî tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevî tazminat konularında Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır (m. 90).

Motorlu araç kazalarından doğan maddî 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. Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğar ve ceza kanunu bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı süresi öngörmüş bulunursa, bu süre, maddî tazminat talepleri için de geçerlidir. Zamanaşımı, tazminat

yükümlüsüne karşı kesilirse, sigortacıya karşı da kesilmiş olur. Sigortacı bakımından kesilen zamanaşımı, tazminat yükümlüsü bakımından da kesilmiş sayılır. Motorlu araç kazalarında tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları, kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar. Diğer hususlarda, genel hükümler uygulanır (m. 109).

Bu Kanunla öngörülen hukukî sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir. Tazminat miktarlarına ilişkin olup da, yetersiz veya fahiş olduğu açıkça belli olan anlaşmalar veya uzlaşmalar yapıldıkları tarihten başlayarak iki yıl içinde iptal edilebilir (m. 111).

SONUÇ

Kanunlar yapılırken titiz ve dikkatli olunmalı, kanunkoyucu iradesine uygun bir metin ortaya koymalıdır. Fakat bazen buna uygun hareket edilmediği ve ortaya çok farklı sonuçların çıktığı görülmektedir. Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinde değişiklik yapılırken de çok farklı bir amaçtan yola çıkılmıştır; bunu gerek Kanun teklifinin gerekçesinde gerekse Adalet Komisyonu raporunda görmek mümkündür. Buna rağmen Uyuşmazlık Mahkemesinin verdiği kararlarla, Kanunun uygulama alanı kanunkoyucunun istemediği bir şekilde genişlemiştir.

Kanunun sözünden çıkan anlam ile özünden çıkan anlam bağdaşmadığından, kanaatimizce ortada bir kanun boşluğunun bulunduğundan söz edilmeli ve bu boşluk, kanunun ruhuna uygun bir çözümle doldurulmalıdır.

Buna göre, kamu tüzel kişilerinin işleten sıfatına sahip olmaları durumunda açılacak tazminat davaları adli yargıda görülmeli; Karayolları Trafik Kanunu'ndan kaynaklanan diğer görevlerin ihlali durumunda hizmet kusuruna dayalı olarak açılacak davalar ise idarî yargıya tâbi olmalıdır. Gerek Karayolları Trafik Kanunu'nun ruhuna gerekse İdare Hukuku ilkelerine uygun bu çözüm için Uyuşmazlık Mahkemesi içtihadında değişikliğe gitmelidir. Fakat mahkeme içtihat değişikliğine gitsin veya gitmesin, yapılacak bir kanun değişikliğiyle Karayolları Trafik Kanunu'nun 110. maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinin şu şekilde ifade edilmesi gerekir: “*Kamu tüzel kişisi olması önem taşımaksızın, işletenin hukukî sorumluluğuna ilişkin davalar adli yargıda görülür.*”.