

MOTORLU ARAÇ İŞLETENLERİN VE TAŞIMACILARIN TEKNİK ÂRIZA NEDENİYLE SORUMLULUKLARI

ÇELİK AHMET ÇELİK

I- YASAL DÜZENLEMELER

Teknik arızadan dolayı, motorlu aracın işletilmesine doğrudan veya dolaylı olarak katılan işletenlerin ve taşımacıların sorumluluğu üç ayrı yasada yer almıştır. Bunlar sırasıyla şöyledir:

1) **2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu**'nun 86.maddesi 1.fıkrasında: “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” denilerek, teknik arızaya (araçtaki bozukluğa) sorumluluktan kurtuluş nedenleri arasında yer verilmemiştir.

2) **4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu**'nun 18.maddesi 2.fıkrasında da benzer hüküm yer almış ve “Taşımacı, 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” denilerek, taşımacıya teknik arıza nedeniyle sorumluluktan kurtuluş olanağı tanınmamıştır.

Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7.maddesi 2.fıkrasında, ayrıca, taşımacıya “teknik şartlara uymayan taşıtları sefere koymama yükümlülüğü” getirilmiş; Yasa gereği çıkarılan Yönetmelikte, teknik şartlara uygun ve yolcu taşımada kullanılacak taşıtların nitelikleri belirlenmiştir.

3) **Türk Ticaret Kanunu**'nun 806.maddesi 2.fıkrası son cümlesine göre “Taşıyıcı, kazanın kendisine veya yardımcılara yükletilmesi mümkün olan bir kusurdan doğmadığını ispat ettiği takdirde, bu iki halde tazminattan kurtulur” denilerek, sorumluluktan kurtuluş nedenleri arasında "teknik arıza"ya yer verilmemiştir. Bu fıkranın yorumunda, 1.fıkradaki “Taşıyıcının yolcuları sağ ve sağlıklı olarak gidecekleri yere ulaştırma yükümlülüğü” gözönünde bulundurulmalı; ayrıca teknik arızanın, aşağıda ayrıntılı olarak açıklanacağı üzere, çoğu kez kusurdan kaynaklandığı, bunun yanı sıra tehlike sorumluluğunun kusurdan bağımsız ve onun yanında ağırlaştırılmış bir sorumluluk temeli olduğu bilinmelidir.

II-TEKNİK ARIZA VE NEDENLERİ

Teknik arıza, araçtaki bozukluğu anlatan bir kavramdır. Rot çıkması, fren boşalması, lastik patlaması, bijon kesmesi, direksiyon kilitlemesi gibi teknik arızalar, genellikle motorlu araçların düzenli olarak (periyodik) bakım ve onarımının savsaklanması veya gereği gibi yapılmaması, aşırı yüklenmesi, erken yıpratılması, hor kullanılması, kullanım süresi dolmasına karşın yük ve yolcu taşıma işlerinde kullanımının sürdürülmesi gibi “işletme kusurları”dan¹ ve az da olsa tasarım, üretim, montaj aşamasındaki yapım (imalât) hatalarından kaynaklanmakta; bu yüzden tehlike sorumluluğu olarak nitelenmesine karşın “kusur” ögesi ağır basmaktadır.

¹ Yargıtay 11.HD.30.04.1999 gün ve 955-3440 sayılı kararında aynen “Yargıtay’ın teknik arıza konusundaki kökleşmiş içtihatlarına göre, teknik arızalar çoğu kez aracın periyodik bakımının gereği gibi yapılmamasından kaynaklanır ki, bu da araç sahibi (işleten) için kusur oluşturur” denilmiştir. (Yasa HD. 2000/9-1248, no:555)

Genellikle teknik arızaları önlemek olanaklıdır. Önlenemiyorsa, o işletmede bir yönetim boşluğu, eksiklik, düzensizlik, bozukluk , özensizlik var demektir. Teknik arızaları “umulmayan hal” olarak nitelemek de yanlıştır. İşleten, düzenli olarak her türlü bakım ve onarımı yaptırdığını kanıtlamış olsa dahi, imâlât ve amortisman kusurları ile sürücünün yol ve hava koşullarına, hız kurallarına uymaması, yük durumunu dikkate almaması, iniş-çıkışlarda vites küçültme gibi önlemlere başvurmaması sonucu teknik arızalar ortaya çıkabilmekte ve bunlar kazalara neden olmaktadır. Örneğin, rampa inişi sırasında ansızın fren patlamasının nedeni, fren gücünün hız ve yüke dayanamaması olabilmektedir.²

Bu açıklamalara göre, teknik arıza nedenleri şunlar olabilir:

- 1) Aracın düzenli (periyodik) bakımının yapılmamış olması (işletenin savsaması);
- 2) Bakım ve onarım sırasında gereken dikkat ve özenin gösterilmemesi (servis hatası);
- 3) Aracın kullanım süresinin dolmuş olması yada aşırı yükleme ve hor kullanma nedeniyle erken yıpranması ve aşınması (kullanım hatası);
- 4) Sürücünün yol ve hava koşullarına, iniş-çıkışlara, yük durumuna ve hız kurallarına aldırmaşızın araç sürmesinin fren boşalmasına, lastik patlamasına, rot çıkmasına ve başka arızalara neden olması;
- 5) Tasarım, üretim, montaj aşamalarında gereken dikkat ve özenin gösterilmemesi, kalite kontrolü yapılmadan (test edilmeden) motorlu araçların satışa çıkarılması;
- 6) İmalât aşamasında teknik gelişmelerden yararlanılmamış ve o güne kadar görülen sakıncaların yeni ürünlerde giderilmemiş olması.

III-TEKNİK ARIZA NEDENİYLE TAM SORUMLULUK

Motorlu araç işletenleri ve taşımacılar, 2918 sayılı KTK m.86 ve 4925 sayılı Yasa m.18/2 gereği, teknik arızadan, kusuru bulunmasa dahi “tehlike sorumluluğu” ilkesince tam sorumludurlar. Teknik arızanın türü ve çıkış nedenleri ne olursa olsun, her durumda yolcunun ve üçüncü kişilerin uğradıkları zarardan doğrudan doğruya işleten, taşımacı ve sigortacı (indirimsiz) tam sorumlu olurlar. Bu gibi durumlar sorumluluğu ortadan kaldırmaz veya daraltmaz. Bu konuda Yargıtay’ın bir kararında ”Teknik arızalar, araç sahibinin (işletenin-taşıyanın) sorumluluğunu ortadan kaldırmayan bir neden olduğundan, teknik arıza nedeniyle tazminat isteminin reddi ya da tazminattan indirim yapılması düşünülemez” denilmiştir.³

Teknik arıza taşıtın üretim (imalât) hatasından kaynaklansa bile, işletenin ve taşımacının yolculara ve zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ortadan kalkmaz. Ancak, zarar görene tazminat ödeyen işleten, eğer üretim hatasını kanıtlayabilirse, üretimi yapan ve pazarlayan firmaya karşı dönme (rücu) hakkını kullanabilir.

Teknik arıza çoğu kez işletme kusurlarından kaynaklanmakla birlikte, 2918 sayılı KTK. m.86’da düzenlenen sorumluluk bir “tehlike sorumluluğu”dur. Geçen yüzyılda başlayan sanayileşmenin ve günümüzde yüksek bir noktaya ulaşan teknolojinin yarattığı tehlikeler, zaman içinde beklenmedik ve umulmadık bir biçimde ve sık sık ortaya çıkmaya başlamış; bunları önlemedeki başarısızlık, yeni bir “tehlike” kavramının oluşturulmasını

² Ahmet İyimaya, Sorumluluk ve İş Hukuku Açısından Teknik Arıza Kavramı

³ Yarg. 4.HD.04.04.1980, 2101-4428 (Network Yazılım)

zorunlu kılmıştır. Denebilir ki, tehlike sorumluluğu görüşü, özellikle yüksek teknolojinin yarattığı tehlikelere karşı bir tepki olarak ortaya çıkmıştır. Eğer böyle bir kavram geliştirilmeyip, kusur sorumluluğu çerçevesinde tehlike ilkesiyle yetinilmiş olsaydı, sorumlu gereken koruyucu önlemleri aldığını ve kendisine yüklenebilecek bir kusur bulunmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecekti. Oysa, yukarda anılan yasalarla işletene kusursuzluğunu kanıtlama olanağı tanınmamış; kusursuz sorumluluk çerçevesinde tehlike sorumlusu olarak sorumlu tutma kuralı yeğlenmiştir.⁴

Yukarda açıklanan yasal düzenlemelerden önce de, 6085 sayılı Yasa döneminde Yargıtay'ca yorum yoluyla "teknik arıza" durumunda tam sorumluluk çözümüne ulaşılmış ve tehlike sorumluluğu görüşü benimsenmişti. Çünkü, ülkemizde motorlu araç kullanımı hızla yaygınlaşmış ve her türlü önlem alınsa dahi kazaların önüne geçilemez olmuştu. Artık kusur ilkesinin elverişsizliği ve yetersizliği görülüyor, başka ve etkin bir değerlendirme gerekiyordu. Bunun sonucu daha o dönemde teknik arızanın bir "tehlike sorumluluğu" olduğu kabul edilmiştir.⁵

IV-TEKNİK ARIZA, SORUMLULUKTAN KURTULUŞ NEDENİ DEĞİLDİR

Yukarda da açıklandığı gibi, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 86.maddesi 1.fıkrasına ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18.maddesi 2.fıkrasına göre motorlu araç işletenin ve taşımacının sorumluluktan kurtulabilmeleri için:

- 1) Kendisinin kusuru bulunmamalıdır.
- 2) Eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin bir kusuru bulunmamalıdır.
- 3) Kaza, zarar görenin ağır (tam) kusuru yüzünden meydana gelmiş olmalıdır.
- 4) Kazanın oluşunda üçüncü kişinin ağır (tam) kusuru bulunmalıdır.
- 5) Kaza mücbir sebepten (karşı konulamaz doğa olaylarından) kaynaklanmalıdır.

Söz konusu maddelerde, işletenin/taşımacının sorumluluktan kurtuluş olanakları açıklanırken, özellikle "araçtaki bozukluğun" kazayı etkilemiş olmasının sorumluluğu ortadan kaldırmayacağı vurgulanmıştır.

Yasalardaki düzenlemeler "tehlike sorumluluğu" ilkesinin doğal bir sonucudur. Teknolojiye bağlı iş ve işyeri sahipleri (motorlu araç işletenler, fabrika sahipleri) bu tür işlere girişirlerken olası tehlikelerini bilmek ve göze almak zorundadırlar. Onlar "düşünülebilir bütün önlemleri" almış olsalar bile, umulmadık bir zamanda ve beklenmedik bir biçimde bir

⁴ Dr.Nuri Erişgin, Tehlike Sorumluluğunda Kıyas, Batider, 2000/Haziran, C.XX, sayı:3, sf.83-101

⁵ Örneğin, 15.HD. 20.10.1975 gün 3787-4103 sayılı kararında "Trafik Yasasıyla düzenlenen sorumluluk bir tehlike sorumluluğudur. Teknik arıza ise, beklenmeyen hal olup tehlike sorumluluğu uyarınca zarardan sorumlu tutulan araç sahibi yararına maddi ödünceden indirim nedeni değildir" denilmiştir. (YKD.1976/6-878) – 4.HD. 20.01.1977 gün 12395-568 sayılı kararında da: "6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 232 sayılı Kanunla değiştirilmiş bulunan 50.maddesi 2.fıkrasında araç sahibinin sorumluluktan kurtulmasını sağlayan nedenler gösterilmiştir. Bugün için baskın görüş gerçekten, yasa koyucunun sorumluluktan kurtulma nedenlerinin BK.m.55 hükmüne göre çok daha ağırlaştırılıp daraltmak amacını güttüğü, 232 sayılı Kanun ile yapılan değişikliğin "tehlike sorumluluğuna" yaklaşmayı sağlamak amacını taşıdığı yolundadır. (...) Teknik arızalar mücbir sebep değil, umulmayan hal kabul edilebilir. Çünkü, genellikle bu nitelikteki teknik arızaları önlemek ve karşı koymak mümkündür; eğer karşı konulamıyor ise, o işletme konusunda bir eksiklik, hata, düzensizlik, bozukluk var ya da o konuda gerekli dikkat, titizlik ve özen noksan demektir. Olayımızda olduğu gibi, davalıya ait aracın kazadan iki gün önce tamir edilmiş ve bakıma sokulmuş olması da sonucu etkilemeyecektir. Çünkü umulmayan haller, Trafik Kanunu m. 50 hükmünce sorumluluğu ortadan kaldıran nedenler arasında sayılmamıştır. Kaldı ki olayda davacıların hiç kusuru yoktur. Bu bakımdan davanın reddi anılan ilkelere aykırıdır" denilmiştir. (YKD.1978/2-198) - 4.HD. 19.03.1984 gün 2160-2660 sayılı kararına göre de: "İşletenin sorumluluğu, kusura dayanmayan ve kanundan doğan bir tehlike sorumluluğudur. Teknik arızalar, araç sahibinin sorumluluğunu ortadan kaldırmayan bir neden olduğundan, teknik arıza nedeniyle tazminat isteminin reddi ya da tazminattan indirim düşünülemez." (Network Yazılım)

tehlikenin ortaya çıkabileceğini, her an bir kaza olabileceğini hesaba katmalıdırlar. İşletenler veya işverenler “akla gelebilecek” her türlü önlemleri aldıklarını kanıtlayabilirler bile, teknik arızadan dolayı sorumlulukları ortadan kalkmaz; sonucuna ve zarara katlanmak zorundadırlar.

Bir İçtihadı Birleştirme Kararında denildiği gibi : “Kusura değil, sosyal tehlike esasına dayanan bu tür sorumluluklarda, zararın günahsız olan mağdura çektirilmesi” doğru olmaz ve “kusur aranmayan bu tür sorumluluklarda Borçlar Kanunu 43.maddesi de uygulanmaz.”⁶

V- TEKNİK ARIZA NEDENİYLE TAZMİNATTAN İNDİRİM YAPILAMAZ

2918 sayılı KTK.m.86/1’de işletenin ve 4925 sayılı Yasa m. 18/2’de taşımacının teknik arızadan (araçtaki bozukluktan) sorumlulukları, kesin ve tam “indirimsiz” sorumluluk nedenidir. Bu kesinlik, ayrıca, 2918 sayılı Yasa’nın 86.maddesi 2.fıkrasında ve 4925 sayılı Yasa’nın 18.maddesi 3.fıkrasında tek koşula bağlanarak sağlanmış; işletene/taşımacıya, kazanın oluşunda zarar görenin kusuru bulunduğunu veya kusura katılımı olduğunu kanıtlaması durumunda, koşullara göre tazminattan indirim yapılabileceği açıklanmıştır. Daha açık bir deyişle, zarar görenin kusura katılımı söz konusu değilse, teknik arıza (araçtaki bozukluk) nedeniyle hiçbir biçimde tazminattan indirim yapılamayacaktır.⁷

Her iki Yasa’nın açık hükmüne ve Yargıtay’ın “teknik arıza” nedeniyle tazminattan indirim yapılamayacağına ilişkin yerleşik kararlarına karşın, zaman zaman (kaçınılmazlık, kötü tesadüf gibi) yanlış değerlendirmelerle tazminattan indirim yapılmasının öngörüldüğü (ve de indirim yapıldığı) görülmektedir. Bu, son derece yanlış ve Yasaların buyurucu hükümlerine aykırıdır. Ayrıca şunu da ekleyelim ki, BK. m.43’e veya MK. m.4’e dayanılarak teknik arıza nedeniyle tazminattan indirim yapılması, tehlike sorumluluğu kavramıyla da bağdaşmaz.⁸

Yargıtay kararları

Teknik arıza (araçtaki bozukluk) nedeniyle tazminattan indirim yapılmayacağına ilişkin Yargıtay kararlarından örnekler:

“Teknik arızalar, araç sahibinin (işletenin-taşıyanın) sorumluluğunu ortadan kaldırmayan bir neden olduğundan, teknik arıza nedeniyle tazminat isteminin reddi ya da tazminattan indirim yapılması düşünülemez.”

(4.HD. 04.04.1980, 2101-4428)

⁶ Yarg.27.03.1957 gün 1/3 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı

⁷ 2918 sayılı KTK. 86. .maddesi 2. fıkrası şöyledir: “Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.” - 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 18.maddesi 3.fıkrası: “Sorumluluktan kurtulamayan taşımacı, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapılabilir.”

⁸ Yarg. HGK.20.09.1974 gün E.4-631 K.971 sayılı kararında :”Kazada ölenin birlikte kusuru bulunmamasına göre, işleten bütün zarardan sorumludur. Bu nedenle, olayda uygulama yeri bulunmayan MK.4 ve BK 43’e dayanılarak fren patlamasından dolayı tazminattan indirim yapılması yasaya aykırıdır” denilmiştir. – Ayrıca, indirim yapılmayacağına ilişkin geçmişten bugüne düzenli bir biçimde sürdürülen Yargıtay 4.Hukuk Dairesi’nin 08.04.1974 gün 2874-1760 sayılı, .31.05.1974 gün 6053-2991 sayılı, 04.04.1980 gün 2101-4428 sayılı, 15.10.1991 gün 8592-8806 sayılı ve daha başka yerleşik kararlarına karşın, aynı Özel Daire’nin 12.10.2004 gün 3519-11446 sayılı kararında “teknik arızanın BK.43. maddesi kapsamında tazminattan indirim nedeni olabileceği” biçiminde görüş belirtilmesi, kendi yerleşik kararlarına aykırılık oluşturmuştur. Bize göre, bunun bir gözden kaçırma olduğu kesindir.

“Trafik Yasasıyla düzenlenen sorumluluk bir tehlike sorumluluğudur. Teknik arıza ise, beklenmeyen hal olup tehlike sorumluluğu uyarınca zarardan sorumlu tutulan araç sahibi yararına maddi ödenceden indirim nedeni değildir.”

(15.HD. 20.10.1975, 3787-4103)

”Kazada ölenin birlikte kusuru bulunmamasına göre, işleyen bütün zarardan sorumludur. Bu nedenle, olayda uygulama yeri bulunmayan MK.4 ve BK 43’e dayanılarak fren patlamasından dolayı tazminattan indirim yapılması yasaya aykırıdır”

(HGK.20.09.1974, E.4-631 K.971)

“Rot çıkması, fren patlaması gibi araçtaki teknik arızaların araç sahiplerinin ya da eylemlerinden sorumlu oldukları kişilerin kusurlarından ileri gelmediği takdirde umulmayan hal sayılır ve sorumluluktan kurtulma ya da tazminattan indirim nedeni olmaz.”

(15.HD.16.06.1975, 1727-3045)

“Davalıya ait minibüsün arka freninin patlaması durumunun minibüsün bakımsızlığına ve kontrolsüzlüğüne bağlandığı açıklanmıştır. Bilirkişi raporunda belirtildiği gibi, bir vasıtanın fren gibi yaşamsal önemdeki bir kısmının bakımsızlıktan ötürü patlamasının özel bir kurtuluş nedeni kabul edilerek, kusurdan ve dolayısıyla tazminat miktarından indirim yapılmasına bir neden oluşturmayacağı düşünülmeyerek, bilirkişinin kesin olmayan önerisi uyarınca yazılı şekilde karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir.”

(4.HD.31.05.1974, 6053-2991)

“Davacının kusurunun bulunmadığı durumlarda zarardan indirim yapılmaz. Bilirkişi raporunda sürücünün yüzde elli oranında kusurlu olduğu ve fren patlamasının da yüzde elli kusur oluşturduğu açıklanmıştır. Zarar gören davacının zararın meydana gelmesinde hiçbir kusuru yoktur. Bu durumda zararın tamamından çalıştırının sorumlu tutulması gerektiği düşünülmeyen davacının zararından indirim yapılması bozmayı gerektirmiştir.”

(4.HD.03.06.1974, 5216-3007)

“Araç sahiplerinin sorumluluğu kusursuz sorumluluk olup, fren patlaması mücbir sebep değildir ve araç sahiplerinin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Davalılar işleyen olup teknik arızadan da sorumlu oldukları nazara alınmadan yazılı şekilde davanın reddine karar verilmesi usul ve yasaya aykırıdır.”

(4.HD.30.05.1983, 3705-5700)

“Aks kırılması gibi teknik arıza işletenin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz ve kaçınılmazlık (hakkaniyet) indirimini gerektirmez. Somut olayda davalı hem sürücü hem de malik olduğuna göre davanın çözümünde uygulanacak yasa kuralları 2918 sayılı KTK’nun 3.maddesinde tanımlanan işletenin sorumluluğunu düzenleyen 85/1. maddesidir. Kural olarak motorlu aracın işletilmesinden doğan her türlü zarardan sorumlu olunacağı ilkesi getirilirken objektif sorumluluğu ağırlaştırıcı tehlike sorumluluğu kabul edilmiştir. Bu nedenledir ki işleyen, araçtaki bozukluğun sonucuna katlanmak zorundadır. Araçtaki bozukluk kazayı ve zararı etkilemiş olsa dahi, aynı yasanın 86/1. maddesine göre kurtuluş nedenlerinden yararlanamaz. Hatta yasanın kaçınılmazlık (hakkaniyet) indirimini yasakladığı durum ve olaylarda sınırlamaya dahi gidilemez. Bu gibi olaylarda kaçınılmazlığın sorumluluğu daraltma işlevi yoktur. Karayolları Trafik Kanunu’nun 86.maddesi hükmü kaçınılmazlığı sorumluluktan kurtuluş nedeni olarak düzenlememiş, özellikle araçtaki her türlü bozukluklardan tam sorumlu olma kuralını koymuştur. Esasen bu sonuç, tehlike sorumluluğunun doğal sonucudur.”

(19.HD.30.10.1995, 1995-9011)

“2918 sayılı KTK 85. maddesinde motorlu araç işleteninin sorumluluğu kusursuz sorumluluk ilkelerine göre “tehlike sorumluluğu” olarak düzenlenmiş ve 86. maddesinde de “araçtaki bozuklukların” işleteni sorumluluktan kurtarmayacağı kabûl edilmiştir. O halde mahkemenin yasal düzenlemeleri gözetmeden olayda hiçbir kusuru bulunmayan davacının zararının tazmininin bir kısmını reddetmesi yasaya aykırı olup bozma nedenidir. Mahkemece yapılacak iş, zararın tamamını hüküm altına almaktan ibarettir.”

(4.HD.15.10.1991, E.1990/8592 K.1991/8806)

“Taşımanın yapıldığı aracın, sefere çıkmadan önce özenle kontrol ve muayenesi yapılarak sefere sağlam bir durumda çıkartılmasının asıl olması nedeniyle, teknik arıza yüzünden kusurun hafifletilmesi olanaksızdır.”

(11.HD.18.12.1980, 5877-5917)

VI- TEKNİK ARIZA NEDENİYLE İNDİRİM YAPILAMAYACAĞININ GEREKÇELERİ

1) Yasalardan kaynaklanan gerekçe

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 86.maddesi 1.fıkrası ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18.maddesi 2.fıkrasında, işletenin/taşımacının teknik arızadan (araçtaki bozukluktan) dolayı mutlak sorumluluğu düzenlenmiş; teknik arıza nedeniyle sorumlulukların ortadan kalkmayacağı kesin biçimde hükme bağlanmıştır. Bu, tam ve indirimsiz sorumluluk nedenidir. İşleten/taşımacı, niteliği ve ağırlığı ne olursa olsun, kazaya neden olan teknik arızayı sorumluluktan kurtuluş veya sorumluluğu azaltma (indirim) kanıtı olarak ileri süremez. Yukarda andığımız İçtihadı Birleştirme Kararında denildiği gibi, araçtaki bozukluktan kaynaklanan kazada, kusuru bulunmayan (günahsız) zarar görenin, zararın bir bölümüne katlanmasını istemek hakkaniyete uygun düşmez. Motorlu araç işletenlerin, bu tür işlerin umulmadık ve beklenmedik tehlikelerini bilerek bu işe atıldıkları, her nimetin bir külfeti olduğu kabul edilmeli; zarara, onlar, bütünüyle katlanmak zorunda olmalıdırlar.

Bir Yargıtay kararında: “2918 sayılı KTK 85.maddesinde motorlu araç işletenin sorumluluğu, kusursuz sorumluluk ilkelerine göre (tehlike sorumluluğu) düzenlenmiş ve 86. maddede de “araçtaki bozuklukların” işleteni sorumluluktan kurtarmayacağı kabul edilmiştir. O halde, mahkemenin yasal düzenlemeleri gözetmeden, olayda hiçbir kusuru bulunmayan davacının zararının tazmininin bir kısmını reddetmesi yasaya aykırıdır” denilmiştir.⁹

Hukuk Genel Kurulu kararında da “Kazada ölenin birlikte kusuru bulunmamasına göre, işleten bütün zarardan sorumludur. Bu nedenle, olayda uygulama yeri bulunmayan MK 4 ve BK 43. maddelerine dayanılarak fren patlamasından dolayı tazminattan indirim yapılması yasaya aykırıdır” denilmiştir.¹⁰

2) Tehlike sorumluluğunun yapısından kaynaklanan gerekçe¹¹

Ürünlerdeki (araçlardaki) bozukluğun tazminattan indirim nedeni sayılması, tehlike sorumluluğunun amaç ve yapısı ile bağdaşmaz. Bu durum, onu olağan sorumluluk derecesine düşürür.

Tehlike sorumluluğunu, tehlike ilkesine dayanan sorumluluktan ayıran en önemli fark, tehlike ilkesinde gereken önlemlerin alınmış olduğunun kanıtlanması durumunda sorumluluktan kurtuluş söz konusu iken, tehlike sorumluluğunda “düşünülebilir bütün önlemler alınmış olsa bile” işletenin (yasalardan kaynaklanan) sorumluluğu ortadan kalkmaz.

⁹ Yarg.4.HD.15.10.1991, 8592-8806

¹⁰ HGK.20.09.1974, E.1971/4-631 K.1974/971

¹¹ A.İyimaya, agm.

“Yüksek teknolojinin ve ürünlerinin kullanımının sonucu olarak ortaya çıkan tehlike ve kazaları önlemekteki başarısızlık, bu tehlikelerin daha dikkatle değerlendirilmesini gerektirmiş; bunun için yeni bir “tehlike” kavramı oluşturulmaya çalışılmıştır. Denebilir ki “tehlike sorumluluğu”, özellikle yüksek teknolojinin yarattığı tehlikelere karşı bir tepki olarak yaratılmıştır. Yüksek teknolojinin tehlikeleri karşısında, insanî değerlerin yeniden öne çıkarılması ve sonuçta “tehlike sorumluluğu”nun vurgulanması zorunlu olmuştur.

Tehlike sorumluluğu, bir yandan merkezinde “özen yükümlülüğü” kavramının yer aldığı ihmalin sınırlandırılması işlevini üstlenmekte, öte yandan o güne kadar uğradığı zararı kendisi katlanmak zorunda kalan bir çok mağdura tazminat yolunu açmaktadır.

“Tekniğin ve sanayinin gelişmesi ve yaygınlaşması sonucunda teknik ve motorlu araç kullanımının her geçen gün daha fazla artması ve her türlü önlem alınsa dahi önüne geçilmesi olanaksızlaşan tehlikelerin varlığı yüzünden, artık kusur sorumluluğunun elverişsiz, yetersiz sonuçlara yolaçtığı, kusur ilkesinin modern toplum yaşamının gereksinimlerini karşılamadığı görülmüştür. Kendisine “tehlike sorumluluğu” bağlanan olgulara hâlâ kusur sorumluluğu çerçevesinde “tehlike” ilkesi uygulanmış olsaydı, sorumlu, gereken koruyucu önlemleri almış oldukça sorumluluktan kurtulabilirdi. Başka bir deyişle, tehlikeleri yüzünden bu olgular, işleten için, üçüncü kişileri zarardan koruyucu önlem alma külfeti doğururdu. Oysa, bu faaliyetler “kusurun rolünün bulunmadığı”, sorumlusunun kusurlu olduğu ileri sürülemeyecek faaliyetlerdir. Ayrıca, tehlike sorumluluğu olmasaydı, zarar, böyle bir faaliyetin zararlı sonuçlarından tesadüfen etkilenen kimse olan “zarar gören” üzerinde kalabilirdi. Oysa tehlike sorumluluğu öngörülmek suretiyle, zarar gören, kusursuz bir sorumluluğun, hiç olmazsa, mali yönden koruması altına alınmış olmaktadır. Böylece, anılan faaliyetlere izin vererek, mazur görerek haklılık temeli oluşturan hukuk düzeni, zarar görene, zararını sorumludan ya da sigortacıdan tazminini isteme hakkı da vermektedir. Ayrıca zarar verenin temyiz gücünün bulunmadığı hallerde BK m.54’e başvurmaya gerek kalmadan tehlike sorumluluğuna dayanma gibi ek avantajlar sağlamaktadır.”¹²

Yargıtay kararlarında, 2918 sayılı Yasa’nın yürürlüğe girmesinden çok önceleri de motorlu araç işletenin sorumluluğu “tehlike sorumluluğu” olarak değerlendirilmiş ve araçtaki bozukluğun (teknik arızanın) tazminattan indirim nedeni olamayacağı sonucuna varılmıştır.¹³

3) Aracın düzenli (periyodik) bakımının yapılmamasından (işletme kusurlarından) kaynaklanan gerekçe

Teknik arıza denilen çoğu olayların ardında sorumluların “kusurları” yatmaktadır. Bunların başlıcaları, aracın düzenli (periyodik) bakımının yapılmaması, bakım ve onarım

¹² Dr.Nuri Erişgin, Tehlike Sorumluluğunda Kıyas, Batider, 2000/Haziran, C.XX, sayı:3, sf.83-101

¹³ Yarg.15.HD. 20.10.1975 gün 3787-4103 sayılı kararında açıklandığı üzere: “Bilirkişi raporuna göre, olayda davacının birlikte kusuru yoktur. Teknik arızanın olayın meydana gelmesindeki etkisinin %50 olarak belirlenmesi, araç sahibi yönünden maddi tazminattan bu oranda indirim yapılmasını gerektirmez. Şundan ötürü ki, KTK’da düzenlenen sorumluluk bir “tehlike sorumluluğu”dur. Teknik arıza ise beklenmeyen hal olup tehlike sorumluluğu uyarınca zarardan sorumlu tutulan araç sahibi yararına tazminattan indirim nedeni değildir. Gerçekten de tehlike sorumluluğu “umulmayan hal” sorumluluğudur. Bu ise, tazminattan indirim yapılmasını engeller. Üstelik, sorumluluktan kurtuluş nedenleri 6085 sayılı yasanın 50.maddesinde sınırlı olarak gösterilmiş olup, “teknik arıza” ise bu nedenler arasında sayılmamıştır. Öyleyse, yerel mahkemece “teknik arıza”nın etkisi oranında araç sahibi yararına maddi tazminattan indirim yapılması doğru olmadığından hüküm bu yönden davacı yararına bozulmalıdır.” (YKD.1976/6-878) - 4.HD.04.04.1980 gün 2101-4428 sayılı kararında da: “Yasa koyucunun, sorumluluktan kurtulma nedenlerini BK 55. maddesi hükmüne göre çok daha ağırlaştırıp daraltmak amacını güttüğü ve Karayolları Trafik Kanunu’nda yapılan değişiklikle “tehlike sorumluluğu”nun benimsenmiş olduğu” açıklandıktan sonra, kaza sırasında araçta yolcu olan davacıların desteğinin bir kusuru bulunmamasına göre, “teknik arızalar, araç sahibinin sorumluluğunu ortadan kaldırmayan bir neden olduğundan, teknik arıza nedeniyle tazminat isteminin reddi ya da tazminatın indirilmesi düşünülemez” denilmiştir. (Network Yazılım)

hataları, aşırı yüklenme, hor kullanma, sürücünün yol ve hava koşullarına, iniş-çıkışlara, yük durumuna ve hız kurallarına aldırımsızın araç sürmesinin fren boşalmasına, lastik patlamasına, rot çıkmasına neden olması ve işletme kusurlarının dışında ve öncesinde imalât hatalarıdır.

Kazaların çoğu işletme kusurlarından kaynaklanmakta, teknik arıza olarak nitelenen olayların hemen hepsinde bir ihmâl, savsama, özensizlik saptanabilmektedir. Yargıtay kararlarından vereceğimiz örneklerde bu durumlar açıkça görülmektedir.

Yargıtay kararlarından örnekler:

“Yargıtay’ın teknik arıza konusundaki kökleşmiş içtihatlarına göre, teknik arızalar çoğu kez aracın periyodik bakımının gereği gibi yapılmamış olmasından kaynaklanır ki, bu da araç sahibi (işleten) için kusur oluşturur.”

(11.HD. 30.04.1999, 955-3440)

“Fren patlaması teknik arızadır ve bakım eksikliğinden kaynaklanır. Bu durumda araç maliki veya işleten sorumlu olur.”

(19.HD.23.01.1996, 5052-473)

“Aracın freninin patlaması mücbir neden değildir. Çünkü, aracın trafiğe elverişli biçimde çıkarılması ve yeterli bakımının yapılması araç maliki veya işletene aittir. Bu nedenle araç malikinin sorumluluğuna karar verilmesi doğrudur.

(19.HD. 07.03.1996, 8669-2081)

“Aracın freninin patlamasının araç üzerindeki bakım ve gözetim eksikliğinden kaynaklanmış olmasına göre, işletenin teknik arıza olarak kabul edilen bu durumdan sorumlu olması gerekir.”

(19.HD.29.02.1996, 7284-1715)

“Fren patlaması, rot çıkması ve lâstik patlaması gibi teknik arızalar mücbir sebep sayılmazlar. Toplumda yarattığı devamlı tehlike alanı ve doğuracağı ağır zararlar nedeniyle, işleten, aracın bakımından dolayı göstermesi gereken özen, objektif özeni aşar nitelikte olmalıdır. Bu nedenle işleten aracının üçüncü kişilere zarar vermeyecek şekilde ihtimamla kontrol ve bakım altında tutmalıdır. Olaydaki gibi teknik arıza önlenememiş ise, işletmede bir eksiklik, hata, bozukluk ve düzensizlik var demektir.”

(4.HD.20.01.1977, 1976/12395-1977/568 ve 4.HD. 19.03.1984, 2160-2660)

“Davalı işletene ait otobüsün dava dışı sürücüsüne 2/8 oranında kusur verilip kazaya yol açan sol ön lâstiğin patlaması da teknik arıza olarak nitelendirilerek davalı tarafın sorumluluğu 2/8 kusur oranına göre değerlendirilmiş ise de, sözkonusu kusur dağılımının sürücünün cezai sorumluluğuyla ilgili olduğu gözetilerek, lâstik patlamasının işletenin aracın bakım ve korumasına ilişkin özen yükümlülüğünün savsaklanmasından kaynaklanmış olup olmadığının tartışılmaması ve bu konuda uzman bilirkişi görüşüne başvurulmaması doğru bulunmadığından, kararın bu yönden bozulması gerekmiştir.”

(11.HD.03.10.2002, 5241-8511)

“Teknik arızalar çoğu kez aracın periyodik bakımının zamanında gereği gibi yapılmamış olmasından ileri gelir ki, bu da araç sahibi (işleten) için kusur oluşturur. Yargıtay’ın teknik arıza konusundaki kökleşmiş içtihadı da bu doğrultudadır.”

(11.HD. 11.10.2004, 398-9577)

“Teknik arıza, kural olarak umulmayan hal olup, önceden sezilemez ve önlenemez niteliği de kanıtlanmadıkça, bu hal bakım kusuru oluşturmaktadır. Bu hali, 2918 sayılı KTK

86/1.maddesinde işleteni sorumluluktan kurtaran nedenlerden biri olan mücbir sebep değil, araçta kazayı etkileyen bir bozukluk olarak nitelendirmek gerekmektedir.”

(11.HD.20.10.2003, 3093-9548)

“Olay, gevşek olan bijonların kırılması sonucu meydana gelmiştir. Bu nedenle, aracı sevk ve idare ile görevli şoförün, bijonun gevşek olup olmadığını kontrol etme yükümlülüğü bulunup bulunmadığı ve aracın bakım ve onarımından sorumlu kişi olup olmadığı araştırılarak sonucuna göre bir karar verilmelidir. Davalı işleten ise, KTK 85.maddesi uyarınca objektif (kusursuz) sorumluluk ilkesi uyarınca sorumludur.”

(11.HD.16.09.1999, 4633-6843)

“İşverene ait kamyonunda şoför olarak çalışan ölen işçi, kamyonun arıza yapması üzerine onarım için yolun sağında durup, arızayı gidermeye çalışırken, plakası tespit edilemeyen bir aracın çarpması sonucu ölmüştür. Mahkemece, yetersiz bilirkişi raporuna dayanılarak, işverenin kusursuz olduğu gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi usul ve yasaya aykırı olmuştur. Ölen işçinin, işverene ait kamyonun arıza yapması nedeniyle onarım için çalışırken kazanın olduğu açıkça saptanmış ve kabul edilmiştir. Bu maddi olgu dikkate alındığında, İş Kanunu 73.maddesinin öngördüğü koşulların gözönünde tutulması, İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Tüzüğü'nün ilgili maddeleri incelenmek suretiyle iş yerinde gerekli önlemlerin alınıp alınmadığının araştırılması, “arızalanan kamyonun modeli de nazara alınarak işverence periyodik muayene ve bakımlarının yaptırılıp yaptırılmadığının” ayrıntılı bir biçimde incelenmesi gerekirdi. Bu maddi ve hukuki olgular gözönünde tutulmaksızın yazılı şekilde hüküm kurulması usul ve yasaya aykırı olup bozma nedenidir.”

(21.HD.10.05.2001, 3511-3658)

“Davacıların murisi, davalılara ait kamyonunda şoför muavini olarak çalışmakta iken meydana gelen kazada ölmüş; ceza dosyasına verilen bilirkişi raporunda, olayın fren patlaması sonucu meydana geldiği, bu nedenle sanık şoförün kusuru bulunmadığı, tamamen teknik arızanın kazaya neden olduğu bildirilmiştir. Mahkemece, davalıların kusuru bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Davacılar, davalıların kusursuz sorumluluk ilkesine göre sorumlu olduklarını açıklamışlar, davalılar bir itirazda bulunmamışlardır. Gerçekten araç sahiplerinin sorumluluğu kusursuz sorumluluk olup, fren patlaması mücbir sebep değildir ve araç sahiplerinin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Davalıların araç sahibi olup teknik arızadan da sorumlu oldukları nazara alınmadan yazılı şekilde davanın reddine karar verilmesi usul ve yasaya aykırı olup, bozmayı gerektirmiştir.”

(4.HD. 30.05.1983, 3705-5700)

“Yönetimindeki araçla göreve giderken ıslak ve kaygan yolda iniş sırasında frenlerinin tutmaması sonucu şarampolün kenarındaki toprak sete çarparak yan yatması sonucu ölen sürücünün haksahiplerinin açtığı davada, hükme esas kusur bilirkişi raporunda olayın teknik arızadan kaynaklandığı sonucuna varılmış; ne var ki kusur dağılımına gidilirken işverenin teknik arızadan dolayı kusurunun bulunmadığı, ancak 2918 sayılı Yasanın 85 ve Borçlar Kanunu'nun 55 maddeleri gereğince sorumlu olacağı görüşü açıklanmıştır. Anılan yasal düzenlemeler nedeniyle araç maliki, işleten, çalıştıran olarak davalının sorumlu olacağı doğrudur. Ne var ki davalının kusura dayanan sorumluluğunun bulunmadığının kabulü doğru olmamıştır.

Somut olayda kazaya karışan araç olay tarihinde onbeş yaşındadır. Öte yandan aracın periyodik bakım ve kontrollerinin yapıldığına ilişkin davalı tarafça herhangi bir belge sunulmamıştır. Bu duruma göre düzenli bakımı yapılmadığı anlaşılan onbeş yıllık araçla işçisini göreve gönderen işverenin İş Kanunu'nun kendisine yüklediği yükümlülüklerin tamamını yerine getirdiğinden söz edilemeyeceği açıktır. İş Kanunu'nun 77.maddesinin öngördüğü koşullar gözönünde tutularak işyerinde alınması gereken önlemlerin alınması ve

aracın bakımlarının düzenli yapılması, ekonomik ömrü dolan araçların yenilenmesi durumunda olayın meydana gelmeyeceği ortadadır. Hal böyle olunca, kusur raporunun, İş Kanunu'nun 77.maddesinin öngördüğü koşulları içerdiği, giderek hükme dayanak alınacak nitelikte olduğu söylenemez. Mahkemece bu maddi ve hukuki olgular göz önünde tutulmaksızın ve özellikle inandırıcı güç ve nitelikte olmayan ve 77.maddenin öngördüğü koşulları içermeyen kusur raporunun hükme dayanak alınması isabetsiz olmuştur.”

(21.HD.07.02.2006, E.2005/13299 - K.2006/810) (İBD.2006/5-2307)

4) Bakım ve onarımın eksik ve hatalı yapılması

Bakım ve onarımın eksik ve hatalı yapılması, teknik servisin özensizliğinin ve dikkatsizliğinin sonucu ise de, zarar görenlere karşı doğrudan sorumlu olan gene işverendir. O da, kanıtlamak koşuluyla teknik servise karşı dönme (rücu) hakkını kullanır.

5) Hor kullanma, aşırı yükleme, kullanım süresi dolmuş araç ve teknik arıza

“Karayolları Trafik Kanunu'nun 85 ve 86 ncı maddelerinin açık hükmü uyarınca, motorlu aracın işletilmesi bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, işleten, 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. Somut olayda, dava konusu kazanın, davalı tarafa ait aracın freninin patlamasından kaynaklandığı, başka bir anlatımla, teknik arızanın olay üzerinde yüzde yüz oranında etkili olduğu tespit edilmiştir. Hatta davalı sürücü dahi bakımsız ve eski olan bu aracı kullanmak istememiş, bir süre sonra da dava konusu araç kullanımdan kaldırılmıştır. Bu durum karşısında mahkemece, araçtaki bozukluk ve bakımsızlığın neden olduğu hasar bedelinden, bu aracın işleteninin sorumlu bulunduğu gözetilmeksizin yazılı gerekçelerle davanın reddine karar verilmesi doğru olmamıştır.”

(11.HD. 06.10.2003, 3015-8902)

“Davalı, patlayan freni zamanında kontrol etmiş olsaydı veya fren patlayınca el freni kullanmak, vites küçültmek gibi tedbirlere başvursaydı kazanın önlenebileceği gerekçesiyle tazminata hükmedilmiş ise de, bu hususların yetenekli bilirkişiler aracılığıyla incelenmesi ve kusurun saptanması gerekir.”

(11.HD.27.01.1987, 6621-287)

“Bilirkişi raporunda lâstik patlamasına bakım eksikliğinin neden olduğu belirtildiğine göre, araç lâstiğinin hangi tarihte alındığı, sürücünün devamlı aynı aracı kullanan kişi olup olmadığı, lâstik konusunda idareyi uyarıp uyarmadığı gibi hususlar araştırılarak varılacak sonuca göre bir karar vermek gerekirken, eksik incelemeyle hüküm kurulması bozmayı gerektirmiştir.”

(4.HD.18.05.1999, 1420-4569)

“Bilirkişi raporunda yazılı virajın süratli bir şekilde dönülmesinin teknik arızaya neden olup olmadığının ve şoför tarafından kazayı önlemeye yeterli önlem alınıp alınmadığının araştırılması ve sonucuna göre karar verilmesi gerekir.

(11.HD.27.03.1975, 350-2154)

“Mahkemece dinlenen tanık, olay günü yönetimindeki kamyon ile kazaya neden olan kamyonu arkadan izlediğini, bu kamyonun lâstiğindeki havanın az olduğunu anladığını, arkadan uyarıya çalışmış ise de kamyon şoförünü uyarıyı başaramadığını, tahminen iki kilometre gittikten sonra tankere çarptığını bildirmiştir. O halde deneyimli bir şoförün, trafik kurallarına uygun bir biçimde ve güvenli bir surette seyrederken iki kilometrelik bir mesafe

içinde durumu anlaması ve ona göre önlem alması gerekirdi . Bu arada patlayan lâstiğin durumu da sonuca etkilidir. Genellikle yeni lâstiğe oranla eski lâstiğe daha kolaylıkla çivi battığı bilinen bir gerçektir. Kamyonun taşıdığı yük miktarının da istiab haddini aşmış olmadığı araştırılmalıdır.”

(11.HD.15.01.1974, E.1973/5090 - K.1974/55)

6)İmalât hataları

İmalât öncesi hazırlık ve tasarım aşamasından başlayarak, üretim sırasında bir takım hatalar yapılması, tekniğe aykırı malzeme kullanılması, montaj sırasında dikkatsizlik ve özensizlik, kalite kontrolü yapılmadan taşıtların satışa çıkarılması, kullanım sırasında bir takım teknik arızaların ortaya çıkması sonucunu doğurmaktadır. Bütün bunlar imalâtçıya yüklenilecek kusurlar ise de, bir kaza meydana geldiğinde araç sahibi (işleten) zarar görenlere karşı doğrudan sorumlu olur. Eğer kazanın imalât hatasından kaynaklandığı kanıtlanabilirse imalâtçıya dönme (rücu) olanağı doğar.

İmalâtçı, ürünü pazara çıkarırken her türlü denetimleri yaptığını, teknik arızanın önceden bilinmesi olanaksız, umulmayan ve beklenmeyen bir durum olduğunu kanıtlayabilirse, sorumluluktan kurtulamaz. O kadar ki, henüz tekniğin öngörmediği teknik arızalar dahi sorumluluğu ortadan kaldırmaz. Dahası tazminattan bir indirim nedeni olamaz. Çünkü, bilinmeyen nedenlerin zarar görene az veya çok yansıtılması sorumluluk hukukunun temel kuralları ve adaletle bağdaşmaz.

7)Teknik arıza nedeniyle tazminattan indirim yapılması hakkaniyet kurallarıyla da bağdaşmaz

Bir hukuk kuralının özel olarak düzenlendiği alanlarda hakkaniyet kurallarına başvurulamaz. Karayolları Trafik Kanunu'nun 86. maddesi ile Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18/2. maddesi hükümleri teknik arıza nedeniyle sorumluluktan kurtuluş olanağı tanımamıştır. Yasaların özel hükümlerinin söz ve ruhunun öngörmediği bir sonuç, bir başka hüküm yoluyla sağlanamaz. Bu durum, kurumsal olarak kanuna karşı hileye tipik örnek oluşturur.¹⁴ Ayrıca zarar görenin bir kusurunun bulunmaması durumunda, teknik arızanın kazaya neden olduğu ileri sürülerek, onun zararın bir bölümünden vazgeçmesini istemeye ne yargıcın ve ne de zarar sorumlusunun hakları yoktur.

“İşleten, araçtaki bozuklukların sonucuna katlanmak zorundadır. Araçtaki bozukluk, KTK'nun 86/1.maddesindeki kurtuluş nedenleri arasında yer almamıştır. Yasa'nın kaçınılmazlık (hakkaniyet) indirimini yasakladığı durum ve olaylarda sınırlamaya dahi gidilemez. Bu gibi olaylarda kaçınılmazlığın sorumluluğu daraltma işlevi yoktur. KTK 86.maddesi hükmü kaçınılmazlığı sorumluluktan kurtuluş nedeni olarak düzenlememiş, özellikle araçtaki her türlü bozukluklardan (olayda aks kırılması) tam sorumlu olma kuralını koymuştur. Esasen bu sonuç, tehlike sorumluluğunun doğal bir sonucudur.”

(19.HD.30.10.1995, 1995-9011)

VII- TEKNİK ÂRIZA VE CEZA SORUMLULUĞU

Bilindiği gibi, teknik arızadan kaynaklanan kazalarda,çoğu kez sürücü “kusursuz” bulunmaktadır. Sürücü kusursuz olunca da, işletene de kusur yüklenememekte, başka bir deyişle sürücü cezalandırılmadığı için, ceza sorumluluğu işletene de yansımamaktadır. Ceza sorumluluğu olmayınca da sürücüye ve işletene KTK 109.maddesinin 2.fıkrasındaki

¹⁴ A.İyimaya, agm.

“uzamış ceza zamanaşımı” sürelerinin değil, 109.maddenin 1.fıkrasındaki (2) yıllık zamanaşımı süresinin uygulanmak gerekeceği söylenecektir.

Ancak işleten “**tehlike sorumluluğu**” ilkesince, **teknik arıza** nedeniyle doğan zarardan indirimsiz sorumlu ve **tam tazminat ödemekle yükümlü** bulunmaktadır. **Teknik arıza**, çoğu kez, işveren tarafından aracın düzenli (periyodik) bakımının yapılmamasından ya da eski ve trafiğe elverişsiz taşıtların sefere konulmasından kaynaklanmaktadır.

Sorunu şöyle ortaya koyabiliriz: **Düzenli (periyodik) bakımı yapılmayan, eski ve trafiğe elverişsiz taşıtları sefere koymak** yalnızca bir kusur mudur, yoksa ceza yaptırımını gerektiren bir suç olarak nitelenebilir mi?

Fren ve lastik patlaması, rot çıkması, direksiyon kilitlenmesi v.b. gibi “teknik arıza” olarak adlandırılan çoğu bozukluklar, beklenmeyen ve önceden tahmin edilemeyen durumlar değil, araçtaki bakımsızlıktan kaynaklanan “**işletme kusurları**”dır. İşletenlerin, araçların düzenli (periyodik) bakımlarını yaptırmamaları, frenleri kontrol ettirmemeleri, aşırı yükte yıpranmış, hurdalaşmış, teknik şartlara uymayan araçları trafiğe çıkarmaları, yasaların emredici hükümlerine aykırı birer “işletme kusuru”dur. Bu işletme kusurlarının, bir kazaya yolaçması ve bu kazanın ölüm veya yaralanma ile sonuçlanması durumunda, aynı zamanda bir “**taksirli suç**” niteliğinde olup olmadığı tartışılmalıdır.

KTK’nun 29.maddesine göre “Araçların yapım ve kullanma bakımından karayolu yapısına ve trafik güvenliğine uyması zorunludur. 30.maddeye göre, araçların teknik şartlara uygun durumda bulundurulması zorunludur. Karayolları Trafik Yönetmeliği hükümlerine ve özellikle 38. maddeye uygun olmayan araçların karayoluna çıkarılmaları işletenler yönünden ağır kusur sayılmalıdır.

Ayrıca taşımacılar yönünden, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 7.maddesi 2.fıkrasına ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 23.maddesine göre, taşımacılar “teknik şartlara” uymayan taşıtları trafiğe çıkarmamakla yükümlüdürler.

Motorlu araç işletenin ve taşımacının, araçtaki bozukluktan (teknik arızadan) kaynaklanan ölüm ve yaralanmalarda “**taksirli suç**” kapsamında ceza sorumlulukları bulunduğu kabul olunması gerektiği kanısındayız. Taksirli suçun yeni 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’nun 85-89 maddelerinde tanımlanmamış olması büyük eksikliktir. Yürürlükten kalkan 765 sayılı TCK’nun 455-459. maddelerindeki “**kurallara, emirlere, yönetmelik ve yönergelere aykırı davranışlar ile bir kimsenin ölümüne ve yaralanmasına neden olmak**” tanımı anımsanırsa, motorlu araç işletenlerin, Trafik ve Taşıma Yasaları ile bunlara bağlı Yönetmeliklerdeki emredici hükümlere aykırı olarak “teknik” yönden uygun olmayan ve düzenli bakımı yapılmayan araçları sefere koymalarının “**yasalardaki emredici hükümlere, kurallara,yönetmeliklere aykırı**” eylemler olduğu ve “**taksirli suç**” olarak ceza kovuşturmasını gerektireceği sonucuna varılmalıdır.

Bu görüşümüzü bir başka yasanın uygulanışı güçlendirmektedir. Şöyle ki:

4857 sayılı İş Kanunu’nun 77.maddesine (eski 1475/73) göre : “İşverenler işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için gerekli her türlü önlemi almak, araç ve gereçleri noksansız bulundurmamak, işçiler de iş sağlığı ve güvenliği konusunda alınan her türlü önleme uymakla yükümlüdürler.

İşverenler işyerinde alınan iş sağlığı ve güvenliği önlemlerine uyulup uyulmadığını denetlemek, işçileri karşı karşıya buldukları mesleki riskler, alınması gerekli tedbirler, yasal hak ve sorumlulukları konusunda bilgilendirmek ve gerekli iş sağlığı ve güvenliği eğitimini vermek zorundadırlar.”

Bu maddenin uygulanması, (eski yasa döneminde olduğu gibi) hem işverene karşı tazminat ve rücu davaları açılması ve hem de iş kazasının sorumluları (işveren veya işveren vekilleri) hakkında ceza kovuşturması yapılması biçiminde gerçekleşmektedir. Buna göre, iş sağlığı ve güvenliği önlemlerinin alınmaması sonucu işçinin ölümü veya beden gücü kaybına uğraması durumu, koşulları varsa, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 85-89 maddeleri yönünden "**taksirle öldürme veya yaralama**" suçlarını oluşturmakta; işveren veya vekili ya da işin başında görevli mühendis, teknisyen, ustabaşı hakkında ceza kovuşturması yapıp suç unsurları varsa cezalandırılmaktadırlar.

İş hukukundaki bu uygulamayı, "teknik arıza"dan kaynaklanan trafik kazaları ile karşılaştırsak, fabrikalardaki teknik noksanlık ve makine arızaları ile araçlardaki "teknik arıza" arasında nitelikçe bir fark bulunmadığı kabul olunacak; fabrikalardaki teknik arızadan dolayı işveren veya temsilcileri hakkında ceza kovuşturması yapılabildiğine göre, teknik arızadan sorumlu işletenler hakkında ceza davası açılmamasının mantıklı bir açıklaması bulunamayacaktır.

İşte bunun için diyoruz ki, **düzenli (periyodik) bakımı yapılmayan, eski ve trafiğe elverişsiz taşıtları sefere koyan işletenler** hakkında da , işverenler hakkında olduğu gibi, "teknik arıza"dan kaynaklanan ölüm ve yaralanmalar nedeniyle ceza kovuşturması yapılmalı, suçlu bulunurlarsa cezalandırılmalıdırlar.

Sonuç olarak, "teknik arıza" yasalara aykırı bir savsama ve bir suç olduğundan, bundan kaynaklanan ölüm ve yaralanmalara da 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 109.maddesi 2.fikrasındaki "**uzamış ceza zamanaşımı**" süreleri uygulanmalıdır.
