

Hukuk Fakültesi Dergisi
Ankara Hacı Bayram Veli University
Faculty of Law Review

ISSN: 2651-4141 e-ISSN: 2667-4068
Cilt / Volume 29 Ekim / October 2025 Sayı / No. 4

**BİNALARA KURULU ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ
ÜNİTELERİNDEN DOĞAN ZARARLARDAN SORUMLULUK***

LIABILITY FOR DAMAGES ARISING FROM ELECTRIC VEHICLE
CHARGING UNITS INSTALLED IN BUILDINGS

Mehmet DOĞAR** 

Nurgül KUTLU DOĞAR*** 

ÖZET

*Günümüzde motorlu araç sayısındaki artış, daha fazla yakıt ve enerji ihtiyacı-
nı da beraberinde getirmektedir. Otomobillerin enerji ihtiyacı petrol ve türev-
leri gibi fosil yakıtlardan karşılanmakla beraber bunlar sürdürülebilir enerji
kaynağı olarak kabul edilmemekte ve çevre kirliliğine neden olmaktadır. Fosil
yakıtların tükenecek olması ve diğer olumsuz etkileri dolayısıyla alternatif
enerji kaynakları ile çalışan araçlar ortaya çıkmıştır. Bu alternatiflerden en
yaygın olanı elektrikli araçlardır. Fosil yakıtlara nazaran çevre dostu olması
ve düşük maliyetlerle enerji ihtiyacını karşılaması sebebiyle elektrikli otomo-*

* Bu makale, 11. Uluslararası Asos Hukuk Sempozyumu'nda sözlü olarak sunulan ancak tam metni yayımlanmayan "Binalara Kurulu Elektrikli Araç Şarj Ünitelerinden Doğan Zararlardan Sorumluluk" adlı tebliğin genişletilmiş halidir.

****Dr. Öğr. Üyesi**, Harran Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı/ŞANLIURFA, **E-Posta:** mdogar@harran.edu.tr, **ORCID:** 0000-0003-0730-7366.

*** **Dr. Öğr. Üyesi**, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Medeni Hukuk Anabilim Dalı/GAZİANTEP, **E-Posta:** nurgul.kdogar@hku.edu.tr, **ORCID:** 0000-0002-8444-1799, **DOI:** 10.34246/ahbvuhfd.1751450.

- **Atıf Şekli/Cite As:** Doğar, Mehmet/Kutlu Doğar, Nurgül, "Binalara Kurulu Elektrikli Araç Şarj Ünitelerinden Doğan Zararlardan Sorumluluk", HBV-HFD, 2025, C. 29, S. 4, s. 1761-1794.
- **İntihal/Plagiarism:** Bu makale intihal programında taranmış ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir./This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.

billeri halihazırda tüketiciler tarafından daha fazla tercih edilmektedir. Tüm bu faydalarına rağmen elektrikli araçların bazı olumsuz yönleri de vardır. Elektrikli şarj istasyonlarının sayısı olarak yetersizliği, sıra bekleme ve şarj sürelerinin uzunluğu elektrikli araçların dezavantajları olarak sıralanabilir. Bahsedilen nedenlerle, elektrikli araç sahipleri araçlarını kendi konutlarında şarj etmek istemektedir. Nitekim elektrikli araç sahiplerinin kendi konutlarında araçlarını şarj etmesi maliyet ve süre bakımından daha avantajlı olmaktadır. Ancak yapılarda elektrikli araç şarj ünitesi kurulması ve kullanılması sürecinde yangın, patlama vb. risklerin her an ortaya çıkması olasıdır. Bunun sonucunda maddi, manevi ve bedensel zararlar meydana gelebilir. Elektrikli araç şarj ünitesinin kurulumu ve kullanımı süresince bu tür tehlikeler ve ortaya çıkabilecek zararlar bakımından hangi hükümlere ve kimlerin sorumluluğuna başvurulacağı konusunda ise öğretilerde yeterli çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmada, elektrikli araç şarj ünitelerinin kurulumu ve kullanımı süresince ortaya çıkabilecek zararlar ve bu zararlardan kimlerin, hangi hükümlere göre sorumlu olması gerektiği konusunda inceleme yapılacaktır. Çalışma, özel mülkiyete konu ve kat mülkiyeti kurulmuş yapılardaki elektrikli araç şarj ünitelerinden doğan zararlardan sorumluluk ile sınırlıdır.

Anahtar Kelimeler: Elektrikli otomobil, Otopark, Şarj istasyonu, Elektrikli araç şarj ünitesi, Yapı malikinin sorumluluğu.

ABSTRACT

Today, the increasing number of motor vehicles requires more fuel and energy. Fossil fuels such as petroleum and its derivatives are used to power automobiles, but these are not considered sustainable energy sources and contribute to environmental pollution. Because of the fossil fuels will run out in the future and other negative effects, vehicles that work with alternative energy sources have emerged. The most common of these alternatives is electric vehicles. Electric cars are preferred by consumers because they are environmentally friendly and have lower costs compared to fossil fuels. Despite all these benefits, electric vehicles also have some drawbacks. The limited number of electric charging stations, waiting times, and long charging times can be listed as disadvantages of electric vehicles. For these reasons, electric vehicle owners prefer to charge their vehicles at their own homes. Charging their vehicles at their own homes is more advantageous in terms of cost and time. However, the installation and use of electric vehicle charging stations in buildings carries the risk of fire and explosion at any time. As a result, material, moral and physical damages may occur. It is unclear which

legal provisions apply to such hazards and potential damages during the installation and use of electric vehicle charging units. Furthermore, there is insufficient research in the legal doctrine on whose liability should be invoked. This study will determine who is responsible for damages that may occur during the installation and use of electric vehicle charging units and will examine the legal provisions under which these individuals are liable. The study is limited to liability for damages arising from electric vehicle charging units in privately owned and condominium buildings.

Keywords: *Electric car, Car park, Charging station, Electric vehicle charging unit, Responsibility of the building owner.*

EXTENDED ABSTRACT

Consumers are increasingly choosing electric vehicles that are environmentally friendly and use electricity that can be generated from renewable sources. Tax breaks offered for electric vehicles make them more affordable than conventional vehicles and such vehicles are in high demand. Low maintenance costs, affordable electricity, and tax advantages are among the drivers for consumers' preference for electric vehicles. The most important problems for electric vehicles are poor battery performance, insufficient range and the scarcity of electric vehicle charging stations. Especially during peak periods, electric vehicle owners waste time waiting in long queues to charge their vehicles, and sometimes these stations are not even operational. However, the lack of widespread availability of electric vehicle charging stations is another issue. Due to the limited availability of electric vehicle charging stations, and the associated cost and time constraints, electric vehicle owners want to charge their vehicles at their home more affordably without waiting in line. However, the installation and use of electric vehicle charging stations in condominiums carries significant risks. High electrical current, low voltage, poor-quality materials, and inadequate electrical infrastructure indicate that an electric vehicle charging station always carries the risk of explosion and/or fire. Consequently, damage is possible.

The question of whether the electric vehicle charging unit was installed for the benefit of one flat owner or all flat owners should be investigated separately, and the liability review should be conducted according to these possibilities. This is because different people will need to be responsible depending on the circumstances. However, the question of whether the damage is due to a defect in construction or a lack of care must also be answered. This is because the

building owner is only responsible for defects in construction. If there is a lack of care, the building owner, tenants and other rights holders are jointly responsible. It should also be examined whether the damage caused by the electric vehicle charging unit occurs in a common area, a dedicated area, or an annexed area.

According to Art. 69 of the Turkish Code of Obligations, the owner of a building or structure is liable for damages resulting from defects in its construction or lack of care in maintenance. In analyzing the conditions governing the liability of the building owner, the existence of a building and a deficiency in its maintenance give rise to liability. An examination of the elements of the concept of a building mentioned in the relevant article reveals that the electric vehicle charging unit encompasses all elements of a building, and therefore, these units qualify as works of construction. Accordingly, if there is a defect in the construction of an electric vehicle charging unit or a deficiency in its maintenance, the owner of this unit (if other conditions also exist) should be liable within the meaning of Art. 69 of the Turkish Law of Obligations.

If damage caused by an electric vehicle charging unit occurs in a parking space allocated to only one building owner, that apartment owner must be liable for all resulting damages. If damage caused by an electric vehicle charging unit occurs in a common area, all apartment owners are liable among themselves. The liability of apartment owners to each other is proportional to their land shares. In the event of third-party damage caused by an electric vehicle charging unit, all apartment owners are jointly and severally liable for damages resulting from defective construction and/or lack of maintenance of electric vehicle charging units installed in common areas and for the benefit of all apartment owners, pursuant to Article 61 of the Turkish Law of Obligations. In the event of a lack of maintenance of an electric vehicle charging unit, the tenants, along with the building owner, are jointly and severally liable, in accordance with Art. 69/II of the Turkish Law of Obligations.

GİRİŞ

Çevre kirliliğinin önlenmesi, enerjinin verimli ve yenilenebilir kullanılması amacıyla dünyada birçok ülke bir dizi önlem almaktadır. Çevre kirliliğinin önlenmesi adına getirilen kriterlerin yer aldığı Paris Anlaşması, Türkiye tarafından da imzalanmıştır¹. Anlaşmanın amaçlarından biri de sera gazı

¹ Paris Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun 07.10.2021 tarihli Resmî Gazetede yayınlanmıştır. Bkz. RG, T. 07.10.2021, S. 31621.

emisyoununun azaltılmasıdır (m. 2)². Sera gazı, petrol gibi fosil yakıtların kullanımı sonucu havaya karışarak çevre kirliliğine sebep olduğundan, devletler bu olumsuz etkilerin azaltılması için elektrikli araç kullanımının artırılmasını teşvik eden düzenlemeler getirmektedir.

Türkiye’de onuncu kalkınma planı çerçevesinde enerji verimliliğinin geliştirilmesi programı ile ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması için elektrikli ve hibrit araç kullanımının yaygınlaştırılması hedeflenmektedir³. 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanunu’nun⁴ amacı: “*Enerjinin etkin kullanılması, israfının önlenmesi, enerji maliyetlerinin ekonomi üzerindeki yükün hafifletilmesi ve çevrenin korunması için enerji kaynaklarının ve enerjinin kullanımında verimliliğin artırılmasıdır*” (m. 1). Bu Kanuna dayanılarak hazırlanan Ulaşımda Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte⁵ ise ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması için; çevreci alternatif yakıt kullanımının teşvik edilmesi hususu ifade edilmektedir (m. 1). 2872 sayılı Çevre Kanunu⁶ incelendiğinde, çevreyi korumanın ve kirliliğinin önlenmesine ilişkin genel ilkelerden biri olarak elektrikli araçların özendirilmesi gerektiği görülmektedir (m. 3/h).

Elektrikli araçların teşviki bağlamında ve yukarıda anılan düzenlemeler doğrultusunda Otopark Yönetmeliğinde de değişiklik yapılmıştır⁷. Buna göre: “*Zorunlu otopark adedi 20 ve üzeri olan yeni yapılacak yapılara ilişkin yapı ruhsatı başvurularında zorunlu otopark alanlarının 1 adetten az olmamak üzere en az %5’inin, ilgili standartlara göre şarj ünitesi dahil elektrikli araçlara uygun olarak düzenlenmesi şartı aranır*” (m. 5/j). Bu hüküm, Otopark Yönetmeliğinde 2021 yılında yapılan değişikliklerle düzenlenmiştir⁸. Farklı bir anlatımla, Otopark Yönetmeliğinde değişiklik yapan yönetmeliğin yürürlüğe girdiği 25.03.2021 tarihinden sonra inşa edilen yapılarda (belirlenen sayılar dahilinde) elektrikli araç şarj alanı bulunması zorunludur.

² Bkz. (<https://www.mfa.gov.tr/paris-anlasmasi.tr.mfa>, <https://iklim.gov.tr/paris-anlasmasi-i-34>). Paris Anlaşması tam metni için bkz. (<https://iklim.gov.tr/db/turkce/dokumanlar/paris-anlasmasi-13-20220808231948.pdf>, Erişim Tarihi: 30.06.2025).

³ RG, T. 06.07.2013, S. 28699 (Mükerrer).

⁴ RG, T. 02.05.2007, S. 26510.

⁵ RG, T. 02.05.2019, S. 30762.

⁶ RG, T. 11.08.1983, S. 18132.

⁷ RG, T. 22.02.2018, S. 30340.

⁸ RG, T. 25.03.2021, S. 31434.

Çevrenin korunması amacıyla yapılan hukuki ve mali düzenlemeler ile bir kısım yeni teknolojik gelişmeler tüketicileri elektrikli araç satın almaya yönlendirmiş ve bunun sonucunda elektrikli araç kullanımı artmıştır. Ancak elektrikli araçların enerji ihtiyacını karşılayacak altyapı eksikliği bu otomobillerin şarj edilmesine dair bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Nitekim elektrikli araç şarj istasyonlarının klasik akaryakıt istasyonları kadar yaygın olmaması ve şarj sürelerinin uzunluğu, elektrikli araç sahiplerini kendi konutlarında şarj ünitesi kurmaya ve bu şekilde zaman ve maliyetten tasarruf etmeye yönlendirmektedir.

Bir kimsenin müstakil bir yapıda elektrikli araç şarj ünitesi kurmasında herhangi bir engel bulunmadığı gibi elektrikli şarj ünitelerinden doğabilecek zararlardan etkilenebilecek kişiler de sınırlıdır. Buna karşılık kat mülkiyetine konu yapılarda (ana veya toplu yapı) elektrikli şarj ünitesi kurulumu ve kullanımı sırasında oluşabilecek tehlikeler ile meydana gelebilecek zararlardan kimlerin nasıl sorumlu tutulacağı konusunun incelenmesi gerekir. Zira bu üniteler çoğunlukla açık veya kapalı otoparklara kurulacağından ve otoparklar 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu⁹ (KMK) gereği ortak yer niteliğinde olduğu için toplu yaşamın olduğu bu tür yerlerde zarar görmesi muhtemel kişilerin sayıca fazla olması ihtimali yüksektir. Bu nedenle, söz konusu inceleme, çeşitli ihtimaller de göz önünde bulundurularak KMK ile bağlantılı şekilde yapılmalıdır.

Kat mülkiyetine konu yapılarda elektrikli araç şarj ünitesi kurulması ve kullanılması sürecinde yangın, patlama vb. riskler her zaman vardır. Bunun sonucunda maddi, manevi ve cismani zararlar ortaya çıkabilir. Elektrikli araç şarj ünitesinin kurulumu ve kullanımı süresince bu tür tehlikeler ve ortaya çıkabilecek zararlar bakımından hangi hükümlere ve kimlerin sorumluluğuna başvurulacağı konusunda ise öğretilerde yeterli kaynak bulunmamaktadır. Bu çalışmada, elektrikli araç şarj ünitelerinin kurulumu ve kullanımı süresince ortaya çıkabilecek zararlar ile bu zararlardan kimlerin, hangi hükümlere göre sorumlu olması gerektiği konusunda inceleme yapılacaktır.

I. OTO PARKLARIN KAT MÜLKİYETİ KANUNUNA GÖRE ORTAK YER NİTELİĞİ

Kat Mülkiyeti Kanunu m. 4'e göre ortak yer; *“Anagayrimenkulün bağımsız bölümleri dışında kalıp, korunma ve ortaklaşa kullanma veya*

⁹ RG, T. 02.07.1965, S. 12038.

faydalanmaya yarayan yerler”dir. İlgili düzenlemeye göre ortak yerler üç gruba ayrılmaktadır: Kanunda sayılan zorunlu ortak yerler; kanunda sayılmasa da ortaklaşa kullanma, korunma veya faydalanma için zaruri olan diğer yer ve şeyler ile kat maliklerinin belirlediği ortak yerlerdir¹⁰. Kat Mülkiyeti Kanunu m. 4/a-b-c’de ortak yerler zikredilmekle birlikte bu gruptandırmanın hangi kritere göre yapıldığı açık değildir¹¹. Bahsi geçen düzenlemede sözü edilen temel, ana duvar, taşıyıcı sistemi oluşturan giriş, kolon ve perde duvarlar ile taşıyıcı sistemin parçası diğer elemanlar, bağımsız bölümleri ayıran ortak duvarlar, tavan ve tabanlar, genel giriş kapıları, antreler, merdivenler, asansörler, sahanlıklar, koridorlar ve buralardaki genel tuvalet ve lavabolar, elektrik, su ve havagazı saatlerinin korunmasına mahsus olup bağımsız bölüm dışında bulunan yuvalar ve kapalı kısımlar, kalorifer daireleri, kuyu ve sarnıçlar, yapının genel su depoları, sığınaklar, her kat malikinin kendi bölümü dışındaki kanalizasyon tesisleri ve çöp kanalları ile kalorifer, su, havagazı ve elektrik tesisleri, telefon, radyo ve televizyon için ortak şebeke ve antenler sıcak ve soğuk hava tesisleri, çatılar, bacalar, yağmur olukları ile yangın emniyet merdivenlerinin zorunlu ortak yer olduğu açıktır. Buna karşılık kapıcı dairesi veya odaları, genel çamaşırlık, çamaşır kurutma yerleri, kömürlük ve ortak garajlar ile teras gibi yerler zorunlu ortak yerler arasında sayılmasına rağmen kat maliklerinin karşılıklı anlaşmasıyla bir veya birkaç kat malikine özgülenebilir¹². İlgili hükümde yer verilmese de bahçe gibi ortak kullanım ve faydalanmaya yarayan diğer yerler de ortak yer niteliğindedir¹³. Bununla beraber kat malikleri, bir yerin ortak yer olarak kullanılmasına da karar verebilirler. Kat Mülkiyeti Kanununda bu durum “Ortak yerlerin konusu sözleşme ile belirtilebilir” cümlesiyle ifade edilmektedir (KMK m. 4/f.1, c.1).

¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Arpacı, s. 32 vd.; Özmen, s. 75 vd.; Oğuzman/Seliçi/Oktay Özdemir, s. 697 vd.; Kutlu Doğar, s. 143 vd.; Öktem Çevik, s. 38 vd.; Şengül, s. 187 vd.; Genç Arıdemir, s. 114 vd.

¹¹ Bir görüşe göre, KMK m. 4’de sayılan yerler; binanın mevcudiyeti için zaruri olan şeyler, mevcudiyetleri halinde mahiyetleri icabı binanın bütününe hizmet eden şeyler ve tahsis edildikleri hizmet dolayısıyla binanın bütününe faydalı şeyler şeklinde gruplandırılabilir. Bkz. Oğuzman/Seliçi/Oktay Özdemir, s. 697, dn. 29. Görüşün eleştirisi için bkz. Arpacı, s. 33 vd.

¹² Eklenti veya tahsis yoluyla kat maliklerince yapılan bu tür özgülemeler yönetim planı, kat malikleri kurulu kararı, vaziyet planı, resmi senet gibi belgelerde görülebilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kutlu Doğar, s. 150 vd.; Şengül, s. 199, 225 vd.; Genç Arıdemir, s. 103; Öktem Çevik, s. 48 vd.

¹³ Bahçe kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Özmen, s. 86; Arpacı, s. 29; Kutlu Doğar, s. 164.

Elektrikli araç şarj üniteleri bakımından önem arz eden “*ortak garajlar*” (otoparklar)¹⁴ ve her kat malikinin (kendi bağımsız bölümü dışında kalan) elektrik tesisatı Kat Mülkiyeti Kanunu m. 4’de zorunlu ortak yerler arasında sayılmaktadır¹⁵. Bununla beraber, aynı Kanunun 6’ncı maddesinde garajların eklenti olabileceği de hükme bağlanmıştır. Nitekim Otopark Yönetmeliğinde¹⁶ “*binanın kullanımı için yapılan otopark alanlarının...Kat Mülkiyeti Kanunu uyarınca ortak alan olarak*” yönetileceği ifade edilmektedir (m. 4/c)¹⁷.

Kat mülkiyeti sisteminde kat maliklerinin bağımsız bölümleri üzerinde “*arsa payı ve anagayrimenkuldeki ortak yerlerle bağlantılı özel bir mülkiyet*” hakları vardır ki bu hak “kat mülkiyeti” olarak ifade edilmektedir (KMK m. 2, m. 3). Bağımsız bölüm dışında kalan yerler ve binanın inşa edildiği arsa ise kat maliklerinin ortak mülkiyetindedir. Kanunda arsa payı olarak ifade edilen mülkiyet hakkı ise esasen paylı mülkiyet payından başka bir şey değildir. Özetle, kat maliklerinin ortak yerler üzerindeki hakkı paylı mülkiyet hakkıdır¹⁸. Bunun sonucunda ortak yerler kullanılırken dürüstlük kuralına uyulmalı ve rahatsızlık verilmemelidir (KMK m. 18/f. I).

Bağımsız bölüm veya ortak yerlerde zamanla değişen ihtiyaçlar nedeniyle birtakım yenilikler yapılmak istenebilir. Çalışmaya konu olan elektrikli araç şarj ünitesinin kurulması da bu tür bir yeniliktir. O halde öncelikle ana veya toplu yapı otoparkına elektrikli şarj istasyonu kurulmasının proje değişikliği gerektirip gerektirmediği belirlendikten sonra imar mevzuatına uygun şekilde elektrikli araç şarj ünitelerinin kurulmasına başlanmalıdır¹⁹.

¹⁴ Günümüzde “garaj” yerine aynı anlama gelen “otopark” terimi daha yaygın kullanıldığından çalışmada otopark terimi kullanılmıştır.

¹⁵ “*Ana taşınmaza elektrik enerjisi sağlamak için kurulmuş olan trafo ve elektrik tesisleri ortak yer kapsamındadır*”. Y. 6. HD, T. 13.05.1999, E. 1999/4001, K. 1999/6014 (www.kazanci.com.tr).

¹⁶ RG, T. 22.02.2018, S. 30340.

¹⁷ Yönetim planına eklenecek hükümler ile belirli park yerleri KMK m. 67/f. II uyarınca, belirli bağımsız bölümlere tahsis edilebilir.

¹⁸ Sungurbey, s. 116; Özmen/Vardar Hamamcıoğlu, s. 64; Şengül, s. 37.

¹⁹ Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü, “Site ve Apartmanlarda Elektrikli Araç Şarj Ünitesi Kurulumu” genelgesinde “*Herhangi bir inşai faaliyete konu olmayan, kapalı mekân teşkil etmeyen ve blok olarak montajlı bir şekilde naklen getirilen, yangın ve elektrik tedbirleri alınmış olan ve sökülür takılır seyyar bir elektrikli cihaz niteliğindeki elektrikli araç şarj ünitelerinin ruhsat gerektiren bir yapı niteliğinde olmadığı*” konusunda görüş bildirmektedir. İlgili yazı için bkz. (https://tehad.org/2024/07/25/site-ve-apartmanlarda-sarj-sorunu-cozuldu/, Erişim Tarihi: 12.07.2025). Bu noktada, kat mülkiyetine konu ana veya toplu yapıların yönetimine ilişkin düzenlemeler yönetim planının

Zira proje değişikliği gerektiren işleri yapabilmek için tüm kat maliklerinin oybirliği ile karar alınmalıdır²⁰.

Ortak yerlerde değişiklik yapılması söz konusu olduğunda Kat Mülkiyeti Kanunu'nun iki farklı düzenlemesi olan KMK m. 19 ve KMK m. 42 nazara alınmalıdır. Bu düzenlemelerden hangisinin somut olaya uygulanacağı belirlenirken yapılmak istenen değişikliğin kimin yararına olduğuna bakılmak suretiyle sonuca ulaşılabilir. Eğer yapılacak değişiklik yani kurulacak elektrikli şarj istasyonu sadece bir kat malikinin yararına ise KMK m. 19; yapılacak değişiklik bütün kat maliklerinin yararına ise KMK m. 42 hükmü uygulanmalıdır²¹. Bu bağlamda, elektrikli araç şarj ünitesinin bir kat maliki yararına mı yoksa tüm kat maliklerinin yararına mı kurulduğu sorusunun ayrı ayrı ele alınıp sorumluluğa dair incelemenin buna göre yapılması gerekir.

da yer aldığından yönetim planında otopark alanlarının kullanımı hakkında getirilen bir kural varsa bu kuralın bağlayıcı olduğunu hatırlatmakta fayda vardır. Zira yönetim planı, tüm kat malikleri ile onların külli ve cüzi haleflerini bağlar (KMK m. 28/f. IV). Yönetim planında elektrikli şarj ünitesi kurulumunu yasaklayan bir maddenin varlığı halinde bu düzenlemeye uyulması gerektiği kanaatindeyiz.

²⁰ "...Dava konusu fırın faaliyetinden kaynaklı koku ve ısıнын giderilmesi için yeni imal edilecek baca yapılmasına karar verilmiştir. Ana gayrimenkulde yapılacak böyle bir değişiklik tadilat projesi ile mümkün olup tüm kat maliklerinin onayı olmaksızın yapılamaz", Y. 5. HD, T. 11.05.2023, E. 2022/14683, K. 2023/4717 "Dava konusu fırın faaliyetinden kaynaklı koku ve ısıнын giderilmesi için yeni imal edilecek baca yapılmasına karar verilmiştir. Ana gayrimenkulde yapılacak böyle bir değişiklik tadilat projesi ile mümkün olup tüm kat maliklerinin onayı olmaksızın yapılamaz", Y. 5. HD, T. 05.04.2023, E. 2022/13391, K. 2023/3494 (www.kazanci.com.tr). Alman Kat Mülkiyeti Kanunu'nun güncellenmesi sürecinde, bazı kanunlarda WEMoG (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz) ile bir kısım değişiklikler yapılmıştır. 2020 yılında yürürlüğe giren Alman Kat Mülkiyeti Kanunu (WEG/Wohnungseigentumsgesetz) Art. 20/2'de kat maliklerinin ikamet ettikleri konutlarda elektrikli araç şarj ünitelerinin kurulmasına ilişkin değişiklikleri talep etme haklarının bulunduğu hüküm altına alınmıştır. Bkz: <http://www.buzer.de/WEMoG.htm> (Erişim Tarihi: 12.09.2023). Anılan düzenleme gereği, elektrikli araç şarj ünitesinin kurulmasına yönelik talepler, diğer kat malikleri tarafından reddedilemez. Ancak kat malikleri, hangi tip şarj ünitesinin kurulacağı konusunda anlaşmaya varmalıdır. Farklı bir anlatımla, kat malikleri, elektrikli araç şarj ünitesinin kurulmasına engel olamamakta; sadece kurulacak araç şarj ünitesinin türüne itiraz etme hakları bulunmaktadır. Bu konu, kat malikleri kurulu toplantısında görüşülüp karara bağlanmalıdır. WEMoG ile Alman Medeni Kanunu (Bürgerliches Gesetzbuch- BGB) Art. 554 hükmünde de değişikliğe gidilmiştir. Bahsi geçen hükümde, kiracının da elektrikli araç şarj ünitesi kurulmasına dair talepte bulunabileceği düzenlenmiştir. Kiraya verenler ise kabul etmelerinin kendilerinden bekenemeyeceği haller dışında, elektrikli araç şarj ünitesinin kurulması talebini geri çeviremezler. (<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/lademoeglichkeiten-mehrfamilienhaeusern/>, Erişim Tarihi: 12.09.2023).

²¹ Kutlu Doğar, s. 243; Şengül, s. 545, dn. 213.

II. BİR KAT MALİKİNİN YARARINA ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ ÜNİTESİ KURULMASI

Otoparklar ortak yer niteliğindedir. Otoparklardaki bazı yerler yönetim planına konan hükümler ile bazı bağımsız bölümlere tahsis edilebilir veya bağımsız bölümün kayıtlı olduğu tapu kütüğü sayfasının beyanlar hanesine yapılacak bir yazıyla eklenti haline getirilebilir²². Önceki paragrafta ifade edildiği üzere, ortak yer niteliğindeki otoparkta bir kat malikinin kendi yararına yapmak istediği değişiklikler eğer proje değişikliği gerektirmiyorsa KMK m. 19 düzenlemesine tabidir²³. Kat Mülkiyeti Kanunu m. 6/f. I gereği, *“Bir bağımsız bölümün dışında olup, doğrudan doğruya o bölüme tahsis edilmiş olan kömürlük, su deposu, garaj, elektrik, havagazı veya su saati yuvaları, tuvalet gibi eklentiler, ait olduğu bağımsız bölümün bütünleyici parçası sayılır ve o bölümün maliki, eklentilerin de tek başına maliki olur”*²⁴. Otopark Yönetmeliği ise, *“Kat mülkiyeti ve kat irtifakı tesis edilirken otopark olarak ayrılan alanların, gereken hallerde ilgili idare meclisinde bu yönde karar alınmak suretiyle eklenti olarak ilgili bağımsız bölüme tapuda tahsisi gerçekleştirilebilir. Eklenti otoparkların ortak alan olarak yönetilmesi hususu yönetim planında belirtilir”* şeklindedir (m. 4/j). Bu düzenlemelere göre, otoparktaki park yerleri bağımsız bölümlerin eklentisi olacak şekilde projelendirilebilir²⁵.

²² Özmen/Kır, s. 169; Kutlu Doğan, s. 164-165.

²³ KMK m. 19: Kat malikleri, anagayrimenkulün bakımına ve mimarı durumu ile güzelliğini ve sağlamlığını titizlikle korumaya mecburdurlar. Kat maliklerinden biri, bütün kat maliklerinin beşte dördünün yazılı rızası olmadıkça anagayrimenkulün ortak yerlerinde inşaat, onarım ve tesisler, değişik renkte dış badana veya boya yaptıramaz. Ancak, ortak yer ve tesislerdeki bir bozukluğun anayapıya veya bağımsız bir bölüme veya bölümlere zarar verdiğinin ve acilen onarılması gerektiğinin veya anayapının güçlendirilmesinin zorunlu olduğunun mahkemece tespit edilmiş olması halinde, bu onarım ve güçlendirmenin projesine ve tekniğine uygun biçimde yapılması konusunda kat maliklerinin rızası aranmaz. Kat maliki kendi bağımsız bölümünde anayapıya zarar verecek nitelikte onarım, tesis ve değişiklik yapamaz. Tavan, taban veya duvar ile birbirine bağlantılı bulunan bağımsız bölümlerin bağlantılı yerlerinde, bu bölüm maliklerinin ortak rızası ile anayapıya zarar vermeyecek onarım, tesis ve değişiklik yapılabilir. Her kat maliki anagayrimenkule ve diğer bağımsız bölümlere, kusuru ile verdiği zarardan dolayı diğer kat maliklerine karşı sorumludur.

²⁴ Kat Mülkiyeti Kanununda düzenlenen eklenti ile Türk Medeni Kanununda düzenlenen eklenti farklı kavramlardır. Ayrıntılı bilgi ve farklar için bkz. Şengül, s. 201; Genç Arıdemir, s. 111; Kutlu Doğan, s. 151.

²⁵ Her bağımsız bölüm için yeterli park yeri olmayabilir. Otopark Yönetmeliğinde daire büyüklüğüne göre paylaşım öngören düzenleme yapılmıştır. Yönetmeliğin *“Yerleşim Alanlarında Otopark Aranması Gereken Kullanım Çeşitleri ve Bunlara Ait En Az Otopark Miktarları”* başlıklı birinci ekinde göre meskenlerde 80 m² altı her 3 daire için 1 adet, 80 m² den 120 m²

Yapılarda bağımsız bölüm mülkiyeti aynı zamanda eklentiye de kapsar. Farklı bir anlatımla eklenti, aynı hak kapsamındadır fakat ayrı bir mülkiyet hakkına konu değildir²⁶. Eklentiler ait oldukları bağımsız bölümün hukuki kaderine tabidir²⁷. Kanunda bu husus eklentilerin bağımsız bölümün bütünleyici parçası sayılacağı şeklinde ifade edilmektedir. Nitekim eklentiler bütünleyici parça olmayıp sadece bütünleyici parça gibi işlem görürler²⁸. Bu nitelikteki yerlerin kullanımı sadece eklentinin özgülediği bağımsız bölüm malikine ait olmaktadır. Bu nedenle diğer kat malikleri ile ortak kullanım söz konusu değildir ancak katıldığımız görüşe göre eklentinin birden fazla bağımsız bölüm yararına özgülenmesi mümkündür²⁹. Bu durumda eklenti, bağımsız bölüm maliklerinin paylı mülkiyetine tabi olur³⁰.

Eklentiler bağımsız bölümün bütünleyici parçası niteliğinde olduğundan eklenti niteliğindeki park yerinde elektrikli şarj ünitesi kurulması, bağımsız bölümde yapılan bir değişiklik şeklinde değerlendirilmelidir. KMK m. 19/ f. II, c. 3'e göre, "*Kat maliki kendi bağımsız bölümünde anayapıya zarar verecek nitelikte onarım, tesis ve değişiklik yapamaz*"³¹. Hükümün aksi yorumu nazara alındığında, bağımsız bölümde anayapıya zarar vermeyen onarım, tesis veya değişikliğin yapılabileceği anlaşılmaktadır. Bağımsız bölüm gibi değerlendirilen eklentiler için de aynı sonucun geçerli olduğu söylenebilir³². Bunun sonucunda, anayapı veya blokların fiziki yapısı ile bunların elektrik tesisatına zarar vermeyeceği yönünde lisanslı firmalardan olumlu rapor alındığı takdirde eklenti niteliğindeki otopark yerlerine elektrikli araç şarj ünitesi kurulabilir.

ye kadar (120 m2 hariç) her 2 daire için 1 adet, 120 m2 den 180 m2 ye kadar (180 m2) hariç her daire için 1 adet, 180 m2 ve üzeri her daire için 2 adet otopark alanı ayrılır. Bu hüküm 25.03.2021 tarihli 31434 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu tarihten önce yapılan binalarda ise binanın yapım tarihindeki düzenlemeler dikkate alınmalıdır.

²⁶ Özmen/Kır, s. 169; Kutlu Doğan, s. 164.

²⁷ Arpacı, s. 24; Şengül, s. 204; Saraçoğlu, s. 74; Kutlu Doğan, s. 156.

²⁸ Arpacı, s. 25; Şengül, s. 204; Kutlu Doğan, s. 155.

²⁹ Odyakmaz, s. 133. Aksi yönde bkz. Arpacı, s. 28.

³⁰ Özmen/Kır, s. 168.

³¹ Anayapının statğine olumsuz bir etkisi bulunmadığı takdirde bağımsız bölümlerin içindeki ara duvarlar kaldırılabilir. Bkz. Y. 18. HD, T. 21.06.2012, E. 2012/5758, K. 2012/7714. "Ana yapının taşıyıcı sistemine, ortak alanlara ve diğer bağımsız bölüm maliklerine zarar vermedikçe aynı nitelikteki iki bağımsız bölümün birleştirilmesi mümkündür", Y. 5. HD, T. 20.12.2023; E. 2023/9472, K. 2023/12939 (www.kazanci.com).

³² Bu konuda bkz. Y. 5. HD, T. 07.06.2023, E. 2022/14797, K. 2023/5908; Y. 18. HD, T. 12.03.2002, E. 2002/1806, K. 2002/2412 (www.kazanci.com).

Elektrikli araç şarj ünitesinin tahsisli otoparklarda kurulması da mümkündür. Paylı mülkiyete konu ortak yerlerden bütün kat maliklerinin kullanma ve yararlanma yetkileri vardır ama bu yetkilerini kullanmak zorunda olmadıkları gibi kendi iradeleriyle bu yetkilerinden vazgeçmeleri de mümkündür. Kanunen zorunlu olmayan ortak yerler, yönetim planına konan hükümlerle bir veya birden fazla bağımsız bölüme tahsis edilebilir³³. Bu bağlamda otoparktaki park yerleri bağımsız bölümlere tahsis edilmiş olabilir. Tahsisli park yerleri, önceki paragrafta bahsedilen eklentiden farklı olarak, aynı hak kapsamında olmayıp nisbi hakkın konusunu oluşturmaktadır³⁴.

Tahsisli otoparklarda her bağımsız bölüme park yeri ayrılması zorunlu olmayıp eşitlik ilkesine aykırı tahsisler de yapılabilir. Örneğin bir bağımsız bölüme birden fazla park alanı ayrılabilir fakat başka bağımsız bir bölüme park yeri verilmeyebilir. Bu tür tahsisler kat maliklerinin iradesini yansıtan yönetim planına dayandığı için hukuka aykırılık söz konusu olmaz³⁵. Kat malikinin kendisine tahsis edilen park yerinde elektrikli şarj ünitesi kurması hakkında eklentiler için yapılan açıklamalar bu kısım için de geçerlidir. Bu nedenle, tahsisli park yerinde kurulacak elektrikli şarj ünitesinin binaya zarar vermeyeceği ve olumsuz etkilerinin olmayacağı yönünde alınacak rapor ile tahsisli park yerlerinde tek bir kat malikinin yararına elektrikli araç şarj ünitesi kurulmasının önünde engel bulunmamaktadır.

III. BÜTÜN KAT MALİKLERİ YARARINA ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ ÜNİTESİNİN KURULMASI

Elektrikli şarj ünitesi bir kat maliki için değil de bütün kat maliklerinin yararlanması adına kuruluyorsa bu durum KMK m. 42'ye göre faydalı bir yeniliktir. Anılan düzenlemeye göre, *“Kat malikleri, anagayrimenkulün ortak yerlerinde kendi başlarında bir değişiklik yapamazlar; ortak yerlerin düzgün veya bunları kullanmanın daha rahat ve kolay bir hale konulmasına veya bu yerlerden elde edilecek faydanın çoğaltılmasına yarayacak bütün*

³³ Kutlu Doğan, s. 157; Tekinay, s. 19; Arpacı, s. 32; Özmen, s. 75 vd. *“Kat Mülkiyeti Yasası’nın 4. maddesi gereğince, dava konusu edilen garajlar (otoparklar) ortak yer niteliğinde olup; her kat maliki, aynı Yasa’nın 16. maddesi gereğince ortak yerlerde arsa payı oranında, ortak mülkiyet hükümlerine göre kullanma hakkına sahiptirler. Otoparkların kullanım hakkı ölçüsü, aksine bir sözleşme olmadıkça her kat malikine ait arsa payı oranındadır. Buna göre ortak yerlerin kullanım hakkının; kat maliklerince, bir veya birden fazla kat malikine verilmesi ve buraların kullanım şeklinin düzenlenmesi mümkündür”*, Y. 5. HD, T. 24.01.2022, E. 2021/12277, K. 2022/695 (www.kazanci.com).

³⁴ Özmen/Kır, s. 169; Özmen, s. 83.

³⁵ Özmen/Kır, s. 147; Kutlu Doğan, s. 160.

yenilik ve ilaveler, kat maliklerinin sayı ve arsa payı çoğunluğu ile verecekleri karar üzerine yapılır”³⁶. İlgili hüküm gereği, kat maliklerinin tümünün faydalanabilmesi için elektrikli araç şarj ünitesi kurulması mümkündür³⁷.

Birçok elektrikli araç sahibinin bulunduğu ana veya toplu yapılarda bir veya birden fazla şarj ünitesi kurulması yerine eşyaya bağlı mülkiyete konu elektrikli şarj istasyonu kurulması da mümkündür³⁸. Bu uygulamada “yararlanan” ve “yükli” olmak üzere iki taşınmaz bulunur³⁹. Çalışma konusu açısından tapu kayıtlarında yükli taşınmaz, elektrikli şarj istasyonunun kurulacağı taşınmaz; tapu kaydındaki malik sütununa ise yararlanan taşınmazın (toplu yapının) ada ve parsel şeklinde bilgileri yazılmalıdır. Bu sayede toplu yapıda kat maliki sıfatını kazanan herkes, kendiliğinden yükli taşınmaza da malik olur. Yükli taşınmaz, toplu yapının ortak yeri niteliği kazanır ve kat maliklerinin paylı mülkiyetine konu olur⁴⁰.

Kurulum ve işletme için yetkili lisans sahibi firmalar ile anlaşma sağlanarak elektrikli araç şarj ünitelerinin anayapı veya toplu yapının ortak yeri olması da sağlanabilir. Kuruluş masraflarına katılma karşılığında toplu yapı kat maliklerinin indirimli enerji satın alması konusunda sözleşme yapılabilir veya kurulumu yapılan elektrikli şarj istasyonu lisanslı bir firmaya kiraya verilebilir. Ancak kat malikleri haricinde, site veya apartman dışına hizmet vermeye yönelik ve ticari işletme şeklinde kâr elde etme amacıyla kurulacak şarj istasyonları bu çalışma konusunun kapsamı dışında kalmaktadır.

³⁶ Nitekim Çevre Şehircilik ve İklim Bakanlığı’nın, yayınlamış olduğu görüşe göre, ortak yerlerden elde edilecek faydanın çoğaltılmasına yarayacak vasıflardaki elektrikli araç şarj ünitelerinin ana gayrimenkulün ortak otopark alanlarında, kat maliklerinin sayı ve arsa payı çoğunluğu ile verecekleri karar ile kurulabileceği ifade edilmektedir. Bkz. (<https://tehad.org/2024/07/25/site-ve-apartmanlarda-sarj-sorunu-cozuldu/>, Erişim Tarihi: 15.07.2025).

³⁷ Faydalı yeniliklere yönelik karar alınması için kat malikleri kurulunun toplanması gerekip gerekmediği tartışmalıdır. Arpacı ve Şengül’e göre, bu tür kararlar sadece kat malikleri kurulunda alınabilir. Bkz. Arpacı, s. 146; Şengül, s. 533. Katıldığımız aksi görüşe göre ise kurul toplantısı olmaksızın karar alınabilmesi mümkündür. Bkz. Özmen/Vardar Hamamcıoğlu, s. 237; Kutlu Doğar, s. 239.

³⁸ Bkz. Tapu Sicili Yönetmeliği m. 29.

³⁹ Akipek/Akıntürk/Ateş, s. 648 vd.; Oğuzman/Seliçi/Özdemir, s. 910 vd.

⁴⁰ Akipek/Akıntürk/Ateş, s. 648 vd.; Oğuzman/Seliçi/Özdemir, s. 911 vd.

IV. ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ ÜNİTESİNDEN KAYNAKLANAN ZARARLARDAN SORUMLULUK

A. Genel Olarak Yapı Malikinin Sorumluluğu Kavramı

Türk Borçlar Kanunu (TBK) m. 69'a göre, bir bina veya yapı eserinin maliki, bunların yapımı esnasındaki bozukluklardan veya bakımındaki eksikliklerden kaynaklanan zararlardan sorumludur. Öğretide, yapı malikinin sorumluluğu kusur sorumluluğu veya tehlike sorumluluğu olarak değil, ağırlıklı olarak, özen ilkesine dayanan kusursuz sorumluluk hali olarak kabul edilmektedir⁴¹. Bu nedenle, sorumluluğun ortaya çıkması için yapı malikinin, malik gibi sorumlu olanların veya yardımcılarının kusurlu olması gerekmez. Hatta eserin yapımı ve/veya bakımında gösterilen özensizlik kusur derecesine ulaşmasa dahi meydana gelen zararlardan yapı maliki sorumlu olmaktadır⁴². Yapı malikinin sorumluluğu yapı eserindeki bozukluk veya bakımındaki eksikliğe dayandığı için yapıdaki bozukluk ya da bakımdaki eksikliğin hangi sebebe dayandığının da bir önemi yoktur. Bu bağlamda yapı bozukluğu veya bakım eksikliğinin beşerî fiil dışında beklenmeyen bir durum veyahut üçüncü kişinin fiili dolayısıyla gerçekleşmesi yapı malikinin sorumluluğuna etki etmez⁴³.

Yapı malikine, TBK m. 66 ve m. 67'de düzenlenen sorumluluk türlerinden farklı olarak, kurtuluş kanıtı getirme olanağı tanınmamıştır. Bunun sonucunda, yapı maliki, zararın ortaya çıkmaması adına eserin yapım ve bakımı için somut olaydaki durumun gerekli kıldığı bütün özeni göstermiş

⁴¹ Eren, s. 643-645; Oğuzman/Öz, s. 175 vd.; Tandoğan, s. 161; Aybay, s. 97, Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 571; Antalya, s. 390 vd.; Kılıçoğlu, s. 455; Baş, s. 41-55; Yıldırım, s. 188; Aydoğdu/Nart, s. 228; Koç, s. 28 vd.; Erten, s. 80. Yapı maliki sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olduğu görüşü için bkz. İnan, s. 296; İmre, s. 168; Aydos, s. 111. Yapı malikinin sorumluluğunda özen ilkesi ile birlikte hakkaniyet ilkesinin birlikte var olduğu görüşü için bkz. Karanfil, s. 43 vd.; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 517. Bir görüşe göre, tüm kusursuz sorumluluk türlerinde tehlike halinin bulunduğu ifade edilmekte ancak bu tehlikenin bina ve yapı eserinin kendisinden ziyade bina ve yapı eserinin yapılışındaki bozukluk ve bakımındaki eksikliğin tehlike arz etmesinin anlaşılması gerektiği belirtilmektedir. Bu konudaki tartışmalar için bkz. Eren, s. 645; Baş, s. 45-55 vd.; Tandoğan, s. 28; Kılıçarslan, s. 25-28; Saraçoğlu, s. 36-37; Karanfil, s. 39-42. Kılıçoğlu, önceleri yapı malikinin sorumluluğunu kurtuluş kanıtı olanağı tanınmaması gerekçesiyle tehlike sorumluluğu olarak değerlendirmekte iken, 6098 sayılı TBK ile birlikte bu görüşünden dönerek sorumluluğu özen sorumluluğu olarak kabul etmektedir. Bkz. Kılıçoğlu, s. 455.

⁴² Bununla birlikte yapı malikinin kusurlu bir davranışı da söz konusu olabilir ancak bu durum sözü edilen nitelendirmeyi değiştirmez. Bkz. Eren, s. 644; Aydoğdu/Nart, s. 228; Aybay, s. 97 vd.; Aydos, s. 112.

⁴³ Antalya, s. 392-395 vd.; Eren, s. 644; Aydoğdu/Nart, s. 228 vd.

olduğunu kanıtlasa bile sorumluluktan kurtulamaz. Bu nedenle, yapı malikine ağırlaştırılmış bir sebep sorumluluğu getirildiğini söylemek mümkündür⁴⁴.

B. Yapı Malikinin Sorumlu Olmasının Şartları

1. Bina veya Yapı Eserinin Varlığı

Türk Borçlar Kanunu m. 69 incelendiğinde, madde metninde geçen “bina” ve “yapı eseri” kavramlarına dair tanımların yapılmadığı, bu kavramlara hangi hususların dahil olacağı meselesinin öğreti ve içtihatlarla bırakıldığı görülmektedir. Yapı malikinin sorumluluğuna başvurulması için ilk olarak bir yapı eseri olmalı ve bu yapı eseri ile malik arasında mülkiyet ilişkisi bulunmalıdır. Yapı maliki kendisine tanınan mülkiyet hakkını kullanırken hukuk kurallarının kendisine yüklemiş olduğu yükümlülüklerle uygun davranmalı ve eğer öngörülmüşse mülkiyet hakkı için belirlenen ödevleri yerine getirmiş olmalıdır. Sorumluluğuna başvurulacak kişi, intifa veya oturma hakkına sahipse, zararın sadece yapının bakımındaki eksiklikten kaynaklanmış olması gerektiği hususuna dikkat çekmek gerekir (TBK m. 69/ f. II)⁴⁵.

a. Bina Kavramı ve Unsurları

Bina kavramı, insan ve diğer canlıların barınıp korunması, eşyaların saklanması için yine insan eliyle veya yapay biçimde yapılmış, üstü ve etrafı kapalı, toprağa bağlı yapı eseri olarak tanımlanmaktadır⁴⁶. 3194 sayılı İmar Kanunu m. 5/ f. XI’e göre bina: “*Kendi başına kullanılabilen, üstü örtülü ve insanların içine girebilecekleri ve insanların oturma, çalışma, eğlenme veya dinlenmelerine veya ibadet etmelerine yarayan, hayvanların ve eşyaların korunmasına yarayan yapılar*” olarak ifade edilmektedir. Bina terimi, öğretide bazı yazarlar tarafından, yapı eseri kavramına göre daha dar bir çerçevede ele

⁴⁴ Oğuzman/Öz, s. 176 vd.; Kılıçoğlu, s. 456; Eren, s. 645; Antalya, s. 391-394; Kılıçarslan, s. 28; Karanfil, s. 40; Saraçoğlu, s. 28-30. Yargıtay’ın da kullandığı “özen yükümlülüğüne dayanan ağırlaştırılmış sorumluluk” ifadesinin eleştirisi için bkz. Baş, s. 53 vd. Yapı malikinin sorumluluğunun ağırlaştırılmış olmasının nedeni, nimet-külfet dengesi ile hakkaniyet prensibine dayandırılmakta; yapı malikinin zarar görene nazaran ekonomik durumunun (genellikle) daha güçlü olması da sorumluluğun ağırlaştırılmasına gerekçe gösterilmektedir. Bkz. Eren, s. 645; Aydoğdu/Nart, s. 228; Baş, s. 54 vd.

⁴⁵ Oğuzman/Öz, s. 179; Kılıçoğlu, s. 456 vd.; Antalya, s. 406; Aydos, s. 112.

⁴⁶ Tandoğan, s. 170; Eren, s. 649; Kılıçoğlu, s. 457; Koç, s. 57; Aydoğdu/Nart, s. 228 vd.; Antalya, s. 410; Baş, s. 70 vd.; Oğuzman/Öz, s. 174; Saraçoğlu, s. 60 vd. Ev, rezidans, apartman, garaj (otopark), ahır, ağıl, spor salonu gibi yapılar bina kavramına örnek gösterilebilir. Bkz. Aybay, s. 98.

alınmış ve yapı eseri kavramının alt bir başlığı olarak değerlendirilmeye tabi tutulmuştur⁴⁷.

Bir yapının bina olarak nitelendirilebilmesi için öncelikle sabit ve toprağa bağlı olması gerekir. Hareketli olan şeyler (otomobil vb.) toprağa bağlı olmadığı ve sabit olma unsurunu taşımadığı için bina kavramı kapsamında değerlendirilmemektedir. Bununla birlikte, bir yapının toprağın üstünde veya altında inşa edilmesi onun toprakla olan bağlantısını kesmediği gibi sabit olma unsurunu da etkilemez⁴⁸. Bina olarak değerlendirilen bir yapının şekli bozulmadan nakledilmesinin imkânsız olması gerekmekte ancak binanın toprağa sürekli veya sonsuza kadar bağlı şekilde sabit olması koşulu aranmamaktadır⁴⁹.

Toprağa bağlı olma ve sabit olma unsurlarının yanında binalar, yapay yani suni biçimde meydana getirilmiş olmalıdır. Günümüz teknolojisi ile binaların artık insan eliyle yapılmış olması şartından pek bahsedilemese de insan emeği unsurunun tamamen yok olduğunu söylemek de mümkün değildir. Bu nedenle bina kavramı için tabiatın kendiliğinden oluşturduğu alanlar dışındaki yapay inşa edilen yapılar olarak bahsedilmesi mümkündür⁵⁰. Bina kavramına binaya bağlı olan bütünleyici parçalar ile eklentiler (merdiven vb.) de dâhil edilmektedir⁵¹. Yapı malikinin sorumluluğuna başvurabilmek için binanın tamamlanmış olması ve özgülenme amacına uygun şekilde kullanılıyor olması da gerekir. Bina, inşaat aşamasında ise veya tadilat görüyorsa malik, TBK m. 69 gereği sorumlu tutulamaz⁵².

b. Yapı Eseri Kavramı ve Unsurları

Öğretide yapı eseri kavramı günümüze kadar çoğunlukla bina kavramı ile ilişkilendirilmiş ve yapı eserinin, bina kavramına cismani benzerlik, tehlike benzerliği ve ekonomik benzerliğinin bulunması gerektiği öne sürülmüştür⁵³. Ancak gelişen teknoloji ile birlikte her yapı eserinin bina kavramına benzerlik göstermesine gerek yoktur. Nitekim günümüzde elektrik tesisatı, trafo ve

⁴⁷ Baş, s. 71 vd.; Erten, s. 89 vd.; Saraçoğlu, s. 60 vd.

⁴⁸ Erten, s. 93; Koç, s. 59 vd.

⁴⁹ Eren, s. 650 vd.; Oğuzman/Öz, s. 177; Baş, s. 71.

⁵⁰ Saraçoğlu, s. 61 vd.; Eren, s. 650 vd.; Karanfil, s. 52; Koç, s. 65.

⁵¹ Koç, s. 60; Reisoğlu, s. 193.

⁵² Oğuzman/Öz, s. 178; Baş, s. 85-87 vd. Aksi görüşte, Erten, s. 93.

⁵³ Erten, s. 104 vd.; Koç, s. 61; Saraçoğlu, s. 63 vd.; Baş, s. 74.

hatları, kara yolları, yürüyen merdivenler, elektrik direkleri, asansörler, vb. yapılar, yapı eseri olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, önceki başlıkta ifade edildiği üzere, toprağa bağlılık, sabit olma ve yapay biçimde inşa edilme kriterlerinden hareket edilerek yapı eseri kavramını tanımlamak mümkündür. Bazı yazarlar, sözü edilen kriterlere “maddi olarak birleşme (tesisat)” kriterini de eklemektedir⁵⁴. Bu noktadan hareketle yapı eserini, “bir yerden başka bir yere taşınamayan veya dolaylı olarak toprakla bağlantısı olan, yapay (insan yapımı) şekilde inşa edilmiş ve bina kavramı dışında kalan yapılar” olarak tarif etmek mümkündür⁵⁵. Söz konusu tanıma göre yapı eseri kavramını, bina kavramından daha geniş, üst bir kavram olarak değerlendiren yazarlar vardır⁵⁶.

Bir yapı eserinden söz edebilmek için bulunması gereken ilk unsur o yapının toprağa bağlı ve sabit olması gerekliliğidir. Toprakla bağlı olma unsuru doğrudan veya dolaylı olarak gerçekleşmiş olabilir. Diğer bir anlatımla, yapı eserinin toprakla kesintisiz bağlantı sağlaması gerekmez⁵⁷. Yapı eserinin diğer bir unsuru olan sabit olma şartı, eşya hukukunda sözü edilen hareketsizlikten yani taşınır-taşınmaz ayırımından farklı yorumlanmalıdır. Bu noktada, yapı eserinin sürekli veya sonsuza kadar sabit olmasından ziyade nisbi bir sabit olma durumu, diğer bir söylemle, tahsis edilen amaç bakımından sabit olması yeterlidir. Yapı eseri, tahsis edildiği amaca uygun kullanıp ileride yıkılıp ortadan kaldırılacak olsa bile TBK m. 69 kapsamında yapı eseri olarak nitelendirilir⁵⁸. Yapı eseri için aranan son unsur ise “yapaylık- suni olma” unsurudur. Yapay olmak ile anlatılmak istenen şey aslında önceki başlıkta da ifade edildiği üzere, yapı eserinin insan eliyle inşa edilmiş olması, değiştirilmesi veya tamir edilebilmesidir. Bu nedenle, tabiatla kendi kendine oluşan şeyler yapay olma şartını sağlamazken, bunlara insan eliyle müdahale edilmesi yapaylık koşulunu sağlamaktadır⁵⁹.

⁵⁴ İmre, s. 172; Koç, s. 61. Ayrıca bkz. Eren, s. 651.

⁵⁵ İmre, s. 172; Antalya, s. 406-407; Oğuzman/Öz, s. 177-178; Eren, s. 650; Baş, s. 73 vd.; Koç, s. 61; Karanfil, s. 64 vd.; Tandoğan, s. 173; Kılıçoğlu, s. 457-458; Saraçoğlu, s. 63-64 vd.; Kılıçarslan, s. 38.

⁵⁶ Baş, s. 73.

⁵⁷ Tandoğan, s. 170; İmre, s. 172; Koç, s. 63; Erten, s. 106 vd. Bu duruma örnek olarak asansörler gösterilebilir.

⁵⁸ Antalya, s. 408; Eren, s. 650 vd.; Erten, s. 107; Tandoğan, s. 172 vd.; Aydoğdu/Nart, s. 229 vd.; Saraçoğlu, s. 65 vd. İnşaat iskelesi, asansörler, teleferik, geçici barakalar, prefabrikler, yüzme havuzları, sabit merdivenler, kanalizasyonlar, su borusu hatları vb. yapı eseri kavramına örnek verilebilir. Bkz. Eren, s. 650.

⁵⁹ Örneğin doğada kendiliğinden oluşan patika, tepe ve dağ gibi yerlere insan müdahalesi ile

Bina ya da yapı eserinin eklentisi veya bütünleyici parçasının TBK m. 69 kapsamı içinde bulunup bulunmadığı da tespit edilmelidir. Öğretide, bina veya yapı eserinin bütünleyici parçası, o bina veya yapı eseri kapsamında değerlendirilmekte ve meydana gelen zararın TBK m. 69 bağlamında sorumluluğa yol açacağı belirtilmektedir⁶⁰. Bütünleyici parça başlı başına yapı eseri niteliği taşıyor olsa da sonuç yine değişmez. Zira bütünleyici parçanın kaderi, asıl şeyin kaderine tabidir⁶¹. Bu nedenle, bütünleyici parçanın yapımındaki bozukluk ya da bakımdaki eksiklik asıl şey olan bina veya yapı eserinde bozukluk veyahut eksiklik anlamına gelmektedir. Bu bağlamda, söz konusu ayırım sonuçları itibarıyla bir fark yaratmamaktadır⁶². Bir bina veya yapı eseri eklentisinin TBK m. 69 anlamında sorumluluk gerektirip gerektirmediğinin tespiti için eklentinin, bağlı olduğu asıl şeyin tahsis amacı nazara alınmalı ve eklentinin fonksiyonel olarak asıl şeye bağlı olup olmadığının tayin edilmesi gerekmektedir⁶³. Eklenti, Türk Medeni Kanunu (TMK) m. 686 gereği, asıl şeye fonksiyonel olarak bağlılık göstermeli, işlevini yerine getirmek manasında devamlı olarak asıl şeye özgülenmiş olması koşulu gerçekleşmiş olmalıdır. Farklı bir anlatımla, asıl şeye fonksiyonel olarak bağlı olmayan şey, eklenti değildir. Elektrikli araç şarj üniteleri de TMK m. 686 anlamında eklenti niteliğinde olduğu için ve bu eklenti tahsis amacı ve işlevsellik bakımından bina veya yapı eserinin bir bölümünü oluşturduğundan TBK m. 69'a göre sorumluluktan söz edilmelidir⁶⁴.

c. Elektrikli Araç Şarj Ünitesinin Yapı Eseri Olma Niteliği

Çalışma konusu açısından yanıtlanması gereken sorulardan biri elektrikli araç şarj ünitesinin yapı eseri olarak kabul edilip edilmeyeceğidir. Önceki başlıklarda ifade edildiği üzere, bir yapının “yapı eseri” olarak nitelendirilebilmesi için üç unsur dikkate alındığından, bu unsurların mevcudiyetine göre sonuca varmak gerekir. Bahsedilen unsurlardan ilki, yapı eserinin toprağa bağlı olmasıdır. Elektrikli şarj istasyonlarının uygulamada

yol, tünel vb. yapılmışsa veya bir dere yatağının yönü değiştirilmişse, yapaylık şartı sağlanmış olur. Bkz. Tandoğan, s. 173; Baş, s. 83; Kılıçarslan, s. 40; Eren, s. 61; Koç, s. 65.

⁶⁰ İmre, s. 171; Eren, s. 651; Oğuzman/Öz, s. 178; Koç, s. 66; Antalya, s. 410-412; Baş, s. 90 vd.

⁶¹ Arpacı, s. 24; Şengül, s. 204; Saraçoğlu, s. 74; Kutlu Doğan, s. 156.

⁶² Tandoğan, s. 174; Erten, s. 110; Baş, s. 91; Eren, s. 651; Saraçoğlu, s. 74.

⁶³ Koç, s. 66; Erten, s. 110; Eren, s. 651; Tandoğan, s. 174; Baş, s. 91 vd.

⁶⁴ Eren, s. 651; Tandoğan, s. 174; Baş, s. 90 vd.; Saraçoğlu, s. 75-76 vd.; Kılıçarslan, s. 42; Karanfil, s. 60.

büyük çoğunlukla açık ve kapalı otoparklara kurulduğu görülmektedir. Bu noktadan hareketle, elektrikli araç şarj ünitelerinin yeryüzü ile bağlantısı vardır. Kurulacak şarj istasyonunun tipine göre değişmekle beraber, bu ünitelerin toprakla olan bağlantısı doğrudan veya dolaylı olabilir ancak bağlantı hangi şekilde sağlanırsa sağlansın sözü edilen şarj ünitelerinin toprakla bağlantılı olma unsuru gerçekleşmiş sayılır⁶⁵.

Yapı eserinin bir diğer unsuru olan “sabit olma- sabitlik” şartının da elektrikli araç şarj istasyonları bakımından gerçekleştiğinin kabulü gerekir. Zira eşya hukukundan farklı olarak, sorumluluk hukuku bakımından yapı eserinin sürekli veya ilelebet sabit kalması şartı aranmaz. Elektrikli araç şarj ünitesinin tahsis edildiği amaca göre sabit kalması, “yapı eseri” sayılması bakımından sabit olma unsurunu karşılaması için yeterlidir⁶⁶. Elektrikli araç şarj ünitesinin sonraki bir zamanda sökülerek farklı bir yere nakledilmesi, yıkılması veya hurdaya çıkarılması, sabitlik unsurunun varlığını etkilemez. Bu sonuca göre, elektrikli araç şarj ünitesi geçici süreliğine sabit olsa dahi, tahsis amacına uygun kullanıldığı için “sabit olma” unsuru varlığını sürdürmeye devam eder. Bu nedenle, TBK m. 69 gereği, sorumluluğun doğması için zararın ortaya çıktığı anda sabit olması yeterlidir⁶⁷.

Elektrikli araç şarj ünitesinin yapı eseri olarak nitelendirilmesi için gereken son unsur “yapaylık- suni olma” unsurudur. Yapaylık ile anlatılmak istenen, yapı eserinin insan eliyle inşa edilmiş olması, değiştirilmesi veya tamir edilebilmesidir. Bilindiği üzere, uygulamada, elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu için (koşullara göre) projelendirme yapılmakta ve istasyonların kurulacağı yerden, hangi elektrik altyapısının kullanılacağı, hangi hızda akım verileceği, mevcut otopark veya bina tesisatının şarj ünitesinin kullanacağı akım için yeterli olup olmadığı, mevcut tesisatta kullanılan malzemelerin güvenliği gibi hususların tümü insan eliyle projelendirilmekte ve uygulamada mimar ve mühendisler tarafından süreç yürütülmektedir. Nitekim şarj ünitesinin kurulacağı yerdeki elektrik altyapısı, ünitenin verimliliği ve güvenliği için hayati öneme sahiptir. Bu nedenle uygulamada, ilgili bakanlıktan lisans almış yetkili firmaların elektrikli araç şarj ünitelerinin kurulumunu yaptıkları görülmektedir⁶⁸. Sözü edilen bütün unsurlar incelendiğinde, elektrikli araç

⁶⁵ Antalya, s. 407-409; Tandoğan, s. 170; Baş, s. 77 vd.; Yıldırım, s. 189; Koç, s. 62.

⁶⁶ Kılıçoğlu, s. 457 vd.

⁶⁷ İmre, s. 172; Antalya, s. 408; Tandoğan, s. 171; Saraçoğlu, s. 65 vd.; Kılıçarslan, s. 39.

⁶⁸ Erten, s. 107; Koç, s. 70; Yıldırım, s. 189; Antalya, s. 408; İmre, s. 172; Tekinay/Akman/

şarj ünitesinin yapı eseri olarak nitelendirilmesinin önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır.

2. Yapım Bozukluğu veya Bakım Eksikliği

a. Yapımdaki Bozukluk

Yapım bozukluğu, o yapının gerek projelendirilmesinde gerekse inşası sırasında fenni ve teknik kurallara uyulmaması sonucunda ortaya çıkan bozukluğu ifade eder⁶⁹. Yapım aşamasında bir malzemenin az kullanılması, kalitesiz malzeme kullanımı, güvenlik donatılarının eksikliği vb. hususlar o yapıdaki bozukluğa işaret eder. Mevzuat hükümlerinin izin verdiği ölçüyü aşan veya alınması lazım olan izinlerin yetkili makamlardan alınmaması da yapımdaki eksiklik olarak kabul edilmektedir⁷⁰.

Yapım sırasındaki bozukluk, eklenti veya bütünleyici parçanın yapı eserinde bulunmaması şeklinde de ortaya çıkabilir. Bu bağlamda, yapı eserini oluşturan ve onun gerektiği gibi randımanlı ve güvenli biçimde çalışmasını sağlayan şeydeki eksiklik yapılaşta bozukluğa neden olan hallerden bir tanesidir. Yapı eserin konumlandırıldığı yer ve yapım aşamasında alınması gereken zorunlu ek önlemlerin alınmaması da yapım bozukluğuna sebebiyet verebilir⁷¹. Bu nedenle malik, başkalarının hukuk düzeni tarafından korunan varlıklarını tehlikeye düşürmemek adına gerekli önlemleri almak ve eserin kullanılması sonucu üçüncü kişiler için tehlike yaratmamasını sağlamak zorundadır⁷².

TBK m. 69 anlamında sorumluluğun oluşması için zarara uğrayanın, bina ya da yapı eserinin tahsis edildiği amaca uygun kullanımı sırasında zarar görmesi gerekir. Çünkü yapımdaki bozukluğun tespitinde, bina veya yapı

Burcuoğlu/Altop, s. 518.

⁶⁹ Tandoğan, s. 175; Antalya, s. 416; Eren, s. 652; Aybay, s. 98; Koç, s. 70; Reisoğlu, s. 194.

⁷⁰ Aydos, s. 112; Antalya, s. 416; Eren, s. 652; Aybay, s. 98; Koç, s. 70; Reisoğlu, s. 194; Tandoğan, s. 175; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 519; Kılıçoğlu, s. 462 vd.; Aydoğdu/Nart, s. 230 vd. Yapılırken herhangi bir bozukluk içermeyen bir yapı eseri veya inşa edilen binada sonradan değişiklik yapılır veya tahsis edildiği amaç değiştirilirse, gereken tedbirlerin alınmaması halinde yapılaşta bozukluktan bahsedilebilir. Bkz. İmre, s. 179.

⁷¹ Müstakil bir binanın tesisat ve altyapısı için ek bir önlem gerekemeyebilirken, apartman veya toplu yapılarda kurulacak şarj istasyonları için ek tedbirler, bakım ve/veya onarım gerekli olabilir.

⁷² Eren, s. 652; Aydoğdu/Nart, s. 230-231; Oğuzman/Öz, s. 180-181; Kılıçoğlu, s. 462 vd.; Koç, s. 70; Baş, s. 93 vd.; Saraçoğlu, s. 93-94.

eserinin hangi amaca tahsis edildiği önem taşır. Tahsis amacının önem arz etmesinin nedeni, yapıdaki bozukluğun mahkemeler tarafından öncelikli olarak dikkate alınmasıdır. Zira mahkemeler, yapıdaki bozukluğu tespit ederken, tahsis amacının gerektirdiği teknik ve fenni kuralları nazara almakta, o bölgenin şartları ile ortaya çıkabilecek tehlikenin derecesini de göz önünde tutarak somut olaydaki koşullara göre değerlendirme yapmaktadır⁷³.

b. Bakımdaki Eksiklik

Yapım bozukluğunu başlangıçtaki eksiklik, bakım eksikliğini ise sonradan ortaya çıkan eksiklik olarak ifade etmek mümkündür. Bina veya yapı eserinin tahsis edildiği amaca uygun kullanılmaya hazır olması ama aynı zamanda ortaya çıkabilecek tehlikelerin de önlenerek biçimde muhafaza edilmesi gerekir. Bakım eksikliğinin ortaya çıkması için inşaat süreci tamamlanmış ve o bina ya da yapı eseri kullanılmaya amacına uygun biçimde tahsis edilmiş olmalıdır⁷⁴. Yapımında bozukluk bulunmayan bir yapı eseri veya binanın zaman içerisinde kullanıma bağlı olarak veya birçok farklı sebeplerle eskimesi, arızalanması mümkündür. Eserin bozulan veya eskien kısımlarının onarılmaması, teknolojik gelişmeler gereği güncellenmemesi ya da gerekli koruma önlemlerinin alınmaması/yenilenmemesi hallerinde yine bakımdaki eksiklik ortaya çıkmaktadır. Tahsis amacının değiştirilmesi de bakımdaki eksikliği ortaya çıkarabileceğinden TBK m. 69 gereği sorumluluk söz konusu olabilir⁷⁵.

Bakımdaki eksiklik sadece olağan yıpranmalardan veya teknolojik gelişmelere bağlı alınması gereken önlemlerin alınmamasından kaynaklanmaz; bazen mücbir sebepten bazen de üçüncü kişinin kusuru nedeniyle bakım eksikliği ortaya çıkabilir. Bu bağlamda, üçüncü kişinin kusuru veya mücbir sebep nedeniyle bina veya yapı eseri tehlike arz eden bir duruma gelmişse malik, gerekli onarımları yaptırmak ve tedbirleri almakla yükümlüdür⁷⁶. Örneğin, otoparkta elektrikli araç şarj ünitesine aracıyla hasar veren üçüncü kişinin vermiş olduğu zarar ve buna bağlı ortaya çıkan tehlikelerin

⁷³ Erten, s. 20; Baş, s. 93-94 vd.; Eren, s. 652; Kılıçarslan, s. 42-43; Koç, s. 72.

⁷⁴ Tandoğan, s. 175 vd.; Aydos, s. 112; Eren, s. 652 vd.; İmre, s. 177; Kılıçoğlu, s. 463 vd.; Oğuzman/Öz, s. 180-181 vd.; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 519; Antalya, s. 417; Aybay, s. 98; Saraçoğlu, s. 94 vd.; Karanfil, s. 88 vd.; Baş, s. 100-102.

⁷⁵ İmre, s. 177; Tandoğan, s. 175 vd.; Oğuzman/Öz, s. 180-181 vd.; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, s. 519; Eren, s. 652 vd.; Kılıçoğlu, s. 463 vd.; Antalya, s. 417; Aybay, s. 98; Karanfil, s. 88 vd.

⁷⁶ Saraçoğlu, s. 95 vd.; Baş, s. 101, Kılıçarslan, s. 47-48.

giderilmemesi ya da onarımın geciktirilmesi veya hiç yapılmaması, bakım eksikliği olarak nitelendirilmelidir⁷⁷.

c. Yapıdaki Bozukluk ve Bakımdaki Eksiklik Unsurlarının Çalışma Kapsamında Değerlendirilmesi

Elektrikli araç şarj üniteleri kurulurken ve kurulması sonrası kullanılırken azami ihtimam gösterilmesi gereken bir yapı eseri olarak ele alınmalıdır. Zira bu ünitelerin kullanımı sırasında yüksek hızlarda elektrik akımı sağlanmakta ve bu durum elektrik şebekesinde gerilim dengesizliği ya da güç kayıplarına neden olmakta veya elektrik tesisatına zarar verebilmektedir. Günümüzde elektrikli araçların şarj sürelerinin kısaltılması adına şarj ünitelerinin gücü yükseltilmekte ancak bu tercih elektrik tesisatı ve şebeke üzerindeki yükü arttırmaktadır. Trafo başına düşen elektrik yükü çoğalacağı için genel olarak bütün güç sistemlerinde potansiyel bir tehlike yoğunluğunun oluşacağı izahtan varestedir⁷⁸.

Günümüzde elektrikli araçlar büyük çoğunlukla “temaslı şarj” yöntemi ile şarj edilmekte; temaslı şarj ünitelerinin kurulumu için gereken elektrik enerji altyapısı, araçlara enerji sirkülasyonu sağlayan ve kontrolünü gerçekleştiren üniteler ile bunlar arasında haberleşmeyi sağlayan alt yapı mekanizmaları komplike bir sistemi oluşturmaktadır⁷⁹. Bu nedenle, elektrikli araç şarj ünitelerinin kurulumunda öncelikle binanın mevcut tesisatının yeterli olup olmadığı, kullanılan malzemenin kalitesi, elektrik şebekesinin yeterliliği ile kurulması planlanan yer konusunda, alanında uzman ve ilgili bakanlık tarafından yetkilendirilmiş kişi veya firmaların ön inceleme yapması ve proje değişikliği gerekip gerekmediğinin saptanması gerekir. Bu bağlamda yapım bozukluğu, gerekli izinler alınmadan ve/veya alınan izne aykırı yapılan, ayıplı veya hatalı imalattan kaynaklanabilir⁸⁰.

⁷⁷ 818 sayılı mülga Borçlar Kanunu m. 58’de yapı maliki, bina veya yapı eserinin inşasındaki bozukluk ya da bakımındaki eksiklikten sorumlu olan tek kişiydi. TBK m. 69 düzenlemesiyle birlikte yapı maliki, yapıdaki bozukluklar için tek başına sorumlu olmaya devam ederken, TBK m. 69/ f. II gereği intifa ve oturma hakkı sahipleri de binanın bakımındaki eksikliklerden doğan zararlardan malikle birlikte müteselsilen sorumlu olmaya başlamıştır. Bu nedenle, zarara neden olan vakıanın yapıdaki bozukluk mu yoksa bakımdaki eksiklik mi olduğunun her somut olayda ayrı ayrı tespit edilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bkz. Baş, s. 100-104 vd.; Saraçoğlu, s. 97-98.

⁷⁸ Bu konuda açıklamalar için bkz. Nurmhammed/Karadağ, s. 218, 223.

⁷⁹ Elektrikli araçlara enerji akışını sağlayan ünitelerin uluslararası şarj istasyon standartlarına uygun üretilip, pazarlanması da gerekmektedir. Bkz. Nurmhammed/Karadağ, s. 221-224.

⁸⁰ Her ne kadar Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mesleki Hizmetler Genel

Bakım eksikliği, şarj ünitesinin bozulması veya zamanla yıpranmasına rağmen gerekli onarımlarının yapılmaması nedeniyle kişilerin can ve mal güvenliğinin sağlanması için gerekli önlemlerin alınmadığı tedbirsizlik olarak tanımlanmaktadır⁸¹. Elektrikli araç şarj ünitelerinin teknolojik yeniliklere rağmen güncellenmemiş olması da bakımdaki eksiklik olarak nitelendirilebilir. Elektrikli araç şarj ünitesinin kurulumu sonrasında yapılan birtakım kullanıcı hataları, yıllık bakımların aksatılması veya yangın ya da patlama tehlikesine yönelik tedbirlerin alınmaması veya yenilenmemesi sonucu meydana gelen zararlar, sözü edilen bakım eksikliği çerçevesinde değerlendirilmelidir. Zira elektrikli araç şarj üniteleri, getirdiği kolaylıklar ve avantajlarına rağmen önemli güvenlik riskleri de barındırmaktadır. Sözü edilen risklerin başında elektrikli araç şarj ünitesinin patlaması veya yangına neden olması vb. sayılabilir. Bu nedenle, elektrikli araç şarj ünitelerinin, kurulması sonrasında periyodik bakım ve onarımları lisanslı firmalar tarafından yapılmalı ve belirli zaman aralıklarında kontrol edilmelidir⁸².

Elektrikli araç şarj üniteleri nedeniyle ortaya çıkabilecek olası zararların önlenmesi için TBK m. 70 düzenlemesi de dikkate alınmalıdır. İlgili düzenleme, zararın doğmasını önceden engellemeyi hedefleyen önleyici bir hüküm olup, sadece tehlikenin ortadan kaldırılması için gereken önlemlerin alınmasına yöneliktir⁸³. Bu noktada, yapı eseri olarak kabul edilen elektrikli araç şarj ünitesinin zarar verme tehlikesiyle karşı karşıya olan diğer kat malikleri ile üçüncü kişiler, gerekli önlemlerin alınması için şarj ünitesi sahiplerine veya onu kullanan kişi veya kişilere başvurabilirler. Bununla beraber, aynı kişiler, TBK m. 70/f. II gereği, ilgili kamu kurumlarına başvurarak zararın meydana gelmemesi adına gereken yasal tedbirlerin alınmasını isteyebilir⁸⁴. Gerekli tedbirlerin hiç ya da gereği gibi alınmaması halinde diğer kat malikleri veya

Müdürlüğü tarafından “Site ve Apartmanlarda Elektrikli Araç Şarj Ünitesi Kurulumu” konulu genelge ile “*Herhangi bir inşai faaliyete konu olmayan, kapalı mekân teşkil etmeyen ve blok olarak montajlı bir şekilde naklen getirilen, yangın ve elektrik tedbirleri alınmış olan ve sökülür takılır seyyar bir elektrikli cihaz niteliğindeki elektrikli araç şarj ünitelerinin ruhsat gerektiren bir yapı niteliğinde olmadığı*” belirtilmekte ise de kanımızca her somut olay özelinde ayrı değerlendirmede bulunmak daha isabetli bir yaklaşımdır. Zira her binanın mimari ve yapısal özellikleri diğerinden farklılık göstermektedir. Bkz. (<https://tehad.org/2024/07/25/site-ve-apartmanlarda-sarj-sorunu-cozuldu/>, Erişim Tarihi: 15.07.2025).

⁸¹ Kılıçoğlu, s. 463; Eren, s. 652 vd.; Oğuzman/Öz, s. 180 vd.

⁸² Erten, s. 12.

⁸³ Antalya, s. 421 vd.; Eren, s. 655; Oğuzman/Öz, s. 187-188.

⁸⁴ Eren, s. 655; Oğuzman/Öz, s. 187-188; Koç, s. 89; Saraçoğlu, s. 183; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, s. 523.

üçüncü kişiler, sorumlu tutulacak kişilerin tedbir alması amacıyla mahkemeye de başvurabilir. Önemle belirtmek gerekir ki tehlikeyi ortadan kaldıracak önlemlerin alınması talebini yalnızca diğer kat malikleri (komşular) değil, şarj ünitesinden doğabilecek zarardan etkilenebilecek tüm üçüncü kişiler (örn. kurye, apartman görevlisi, site güvenlik, ziyaretçi vb.) de isteyebilir. Farklı bir söylemle, elektrikli araç şarj ünitesinden zarar görme riski bulunan herkes, malikten ve intifa veya oturma hakkı sahiplerinden gereken tedbirlerin alınmasını talep edebilir⁸⁵.

3. Zarar

Zarar unsuru, TBK m. 69 sorumluluğu için aranan şartlardan bir diğeridir. Yapı maliki, oturma veya intifa sahibinin sorumlu tutulması gereken zarar, salt ekonomik zarar hariç, bütün zararlardır⁸⁶. Kusursuz sorumluluk durumunda zarara neden olan kişinin kusuru bulunmasa dahi manevi tazminat istenilmesi de mümkündür⁸⁷. Elektrikli araç şarj ünitesinden kaynaklanan zararlardan diğer kat malikleri ve/veya üçüncü kişilerin zarar görmesi ihtimali her zaman vardır. Elektrik tesisatına aşırı yük binmesi, ısınma veya farklı bir nedenle araç şarj ünitesinin yanması ya da patlaması sonucunda diğer kat malikleri ya da üçüncü kişiler, maddi, manevi veya bedensel zarar görebilirler. Belirtmek gerekir ki müstakil bir evde kurulacak elektrikli araç şarj ünitesinden doğacak tehlikenin yoğunluğu, apartman veya toplu yapıların otoparklarında kurulacak şarj üniteleri ile aynı değildir. Bunun sonucunda müstakil evde zarar görebilecek kişilerin sayısı sınırlı iken, apartman ve toplu yapılarda zarar görebilecek kişi sayısı ve malvarlığı zararı daha fazladır.

4. Uygun Nedensellik (İllyet) Bağı

Yapı malikinin sorumluluğuna başvurabilmek için aranan son unsur, yapıdaki bozukluk veya bakımdaki eksiklik ile ortaya çıkan zarar arasında uygun nedensellik bağının kurulmasıdır. Meydana gelen zararın, yapı eserindeki (elektrikli araç şarj ünitesi) yapım bozukluğu ya da bakımdaki eksikliğin sebebiyet verdiğini zarar gören ispat etmelidir⁸⁸. Öğretideki bir kısım görüşe göre, zarar görenin ispat külfetini yerine getirmesi hususunda

⁸⁵ Kılıçoğlu, s. 465; Baş, s. 182 vd.; Reisoğlu, s. 196; Karanfil, s. 177; Saraçoğlu, s. 184; Yıldırım, s. 195; Koç, s. 89; Aybay, s. 98.

⁸⁶ Aydos, s. 112; Baş, s. 107 vd.; Erten, s. 215; Tandoğan, s. 174 vd.; Kılıçarslan, s. 54 vd.

⁸⁷ İlgili Yargıtay kararları için bkz. Saraçoğlu, s. 103 vd.

⁸⁸ Tandoğan, s. 177; Antalya, s. 418; Eren, s. 653; Oğuzman/Öz, s. 181; Erten, s. 155; Aydos, s. 112; Kılıçarslan, s. 60 vd.

mahkemeler müsamaha göstermelidir; zira yapı eserindeki bozukluğun veya bakım eksikliğinin ispat edilmesi pratikte kolay olmadığından, somut olaydaki duruma göre, zarar verici olgunun yapı eserindeki yapı bozukluğu veya bakım eksikliğine bağlanması hayatın olağan akışına uygunsa zararın bundan kaynaklandığının kabulü gerekmekte; aksini ispat etmek davalıya yüklenmelidir⁸⁹. Diğer bir anlatımla mahkeme, ortaya çıkan zararın, hayatın olağan akışı içerisinde, yapıdaki bozukluk veya bakımdaki eksiklik nedeniyle meydana geldiğine kanaat getirmelidir. Bu şekilde fiili bir karine oluşturularak, somut olayda, yapıdaki bozukluk veya bakımdaki eksikliği kanıtlayan zarar görenin nedensellik bağını da kanıtladığı kabul edilmelidir⁹⁰.

Yapı malikinin sorumluluğunu düzenleyen TBK m. 69, yapı maliki ve intifa veya oturma hakkı sahiplerinin kurtuluş kanıtı getirmesine yani objektif şartların gerektirdiği her türlü özeni göstermiş olduklarını ispat etmek suretiyle kendilerini sorumluluktan kurtulma imkânı tanımamıştır. Ancak bu kişiler, zararın, yapı eserindeki bozukluk veya eksiklikten değil de mücbir sebepten veya zarar görenin ağır kusurundan ya da üçüncü kişinin kusurlu davranışından meydana geldiğini kanıtlarsa, uygun nedensellik bağı bulunmadığı veya nedensellik bağının kesilmesi nedeniyle TBK m. 69 uygulanmaz⁹¹.

V. ORTAK YERLERDE KURULAN ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ ÜNİTESİNDEN KAYNAKLANAN ZARARLARDAN KAT MALİKLERİNİN YAPI MALİKİ SIFATIYLA BİRBİRLERİNE KARŞI SORUMLULUKLARI

Toplu yapı veya apartmanlarda kurulu elektrikli araç şarj ünitesinden doğan zararlardan ilk olarak diğer kat malikleri zarara uğrayacaktır. Nitekim elektrikli araç şarj ünitesinin patlaması ve/veya yangına sebep olması durumunda can ve mal güvenliği tehlikesi ortaya çıkmakta bunun sonucunda maddi, manevi ya da bedeni zararlar meydana gelebilmektedir.

Böyle bir durumda akla ilk olarak KMK m. 19'un uygulanması gerektiği düşünülebilir. Sözü edilen madde, her kat malikinin anagayrimenkul ve diğer bağımsız bölümlere kusuru ile verdiği zarardan, diğer kat maliklerine

⁸⁹ Oğuzman/Öz, s. 181; Baş, s. 109 vd.; Saraçoğlu, s. 105 vd.

⁹⁰ Antalya, s. 418; Saraçoğlu, s. 106; Oğuzman/Öz, s. 181-182; Karanfil, s. 18-21.

⁹¹ Aydos, s. 112; Eren, s. 653; Oğuzman/Öz, s. 182 vd.; Kılıçoğlu, s. 464; Reisoğlu, s. 178; Kılıçarslan, s. 60-61; Koç, 80 vd.; Erten, s. 237. Nedensellik bağını kesen sebepler hakkında detaylı açıklamalar için bkz. Baş, s. 112-119; Saraçoğlu, s. 107-114.

karşı sorumlu olduğunu düzenlemektedir (m. 19/f. III)⁹². Ancak bu hüküm, bir kat malikinin kendi bağımsız bölümünde yaptığı onarım, tesis veya değişiklik nedeniyle anagayrimenkul veya diğer bağımsız bölümlerde meydana gelen zararlar bakımından geçerli olup sadece maddi zararları kapsamakta; cismani zararları kapsamamaktadır⁹³. Öyleyse kat malikinin, ortak yerlerde kurduğu yapı eseri (elektrikli araç şarj ünitesi) nedeniyle, diğer bağımsız bölümler, anagayrimenkul veya kat maliklerine verilen zararlardan hangi hükümlere göre sorumlu olacağının tayini gerekir.

Kat mülkiyetinden kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümünde uygulanacak hükümlerin sıralanışı Kat Mülkiyeti Kanunu m. 9'da düzenlenmiştir⁹⁴. İlgili madde atfıyla, bir kat malikinin ortak yerlerde yaptığı değişiklikler diğer kat maliklerine maddi ve/veya manevi zarar vermiş ise bu durumda Türk Borçlar Kanunu hükümlerinin uygulanması gerekir. Her kat maliki aynı zamanda yapı maliki olduğundan, Türk Borçlar Kanunu m. 69'a göre kat maliklerinin yapı maliki sıfatıyla kusursuz sorumluluğu ortaya çıkmaktadır⁹⁵. Kat malikleri aynı zamanda yapı maliki sıfatına haiz olduklarından, yapı eseri olarak kabul edilen elektrikli araç şarj istasyonlarının yapımındaki bozukluk veya bakımındaki eksiklikten sorumludurlar. Önceki başlıklarda belirtildiği üzere, sorumluluk bakımından istisnalar dışında, kurtuluş kanıtı getirilmesi mümkün değildir⁹⁶.

⁹² Bu hükmün sadece eşya zararlarına ilişkin uygulanabileceği yönünde bkz. Canbolat/Okyar, s. 36.

⁹³ Canbolat/Okyar, s. 36.

⁹⁴ KMK m. 9: “Kat mülkiyetine veya kat irtifakına ait kütük kaydında veya kat malikleri arasındaki sözleşmede veya yönetim planında veya bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde, kat mülkiyetinden doğan anlaşmazlıklar, Medeni Kanun ve ilgili diğer kanunlar hükümlerine göre karara bağlanır”.

⁹⁵ “Davaya konu zararın, ortak yerlerden bulunan bacadan kaynaklandığı tartışmasız olduğuna göre, BK’nun 58.maddesi gereğince, bina sahibi davalıların muhafazadaki kusurdan dolayı sorumlu olup olmayacağının düşünülmemesi hatalı olmuştur”, Y. 11. HD, T. 29.09.2003, E. 2003/2484, K. 2003/8484. “Borçlar Kanununun 58. maddesi uyarınca bina malikinin binanın gereği gibi yapılmamasından dolayı kusursuz sorumluluğu vardır. Olay tarihi itibarıyla ilgili taşınmazda pay sahibi olan davalılar Kat Mülkiyeti Kanununa göre ortak yer sayılan binanın dış kolonlarındaki bakım eksikliğinden kaynaklanan ve sigortalı araçta meydana gelen zarardan payları oranında sorumludur”, Y. 17. HD, T. 31.01.2008, E. 2007/3175, K. 2008/413 (www.kazanci.com).

⁹⁶ Eren, s. 653; Oğuzman/Öz, s. 179; Reisoğlu, s. 192. Mülkiyet hakkının el değiştirdiği durumlarda, yapım bozukluğu ya da bakım eksikliği önceki malik zamanına dayanıyor olsa bile, TBK m. 69 bakımından zarardan sorumlu olan kişi, yapı eserinin olay tarihindeki malikidir. Örneğin elektrikli şarj ünitesi bağımsız bölüm devralınmadan önce kurulmuş fakat zarar devirden sonra ortaya çıkmışsa bu halde zararın ortaya çıktığı tarihteki malik

Bu noktada, yapı malikinin sorumluluğuna başvurabilmek için zararın nereden kaynaklandığı belirlenmeli; söz konusu zararın, ortak alandan mı yoksa tahsisli alan/ekleniti niteliğindeki yerlerden mi ortaya çıktığı incelenmelidir⁹⁷. Elektrikli araç şarj ünitesinden kaynaklanan zarar sadece bir kat malikine tahsis edilmiş veya ekleniti niteliğindeki park yerinde meydana gelmişse bundan doğan tüm zararlardan o kat maliki⁹⁸; elektrikli araç şarj ünitesinin sebep olduğu zarar ortak alanda meydana gelmiş ise tüm kat maliklerinin yapı maliki sıfatıyla sorumlu olması gerekir⁹⁹.

Paylı mülkiyete konu taşınmaz maliklerinin yapı maliki sıfatıyla sorumluluklarının payları oranında mı yoksa müteselsil mi olduğu tartışmalıdır. Kat mülkiyeti ilişkisinde ortak yerler üzerindeki hak paylı mülkiyet olduğundan bu soruya verilecek yanıt kat maliklerinin sorumluluğu bakımından da geçerli olacaktır. Bir görüşe göre, paylı mülkiyet ilişkisinde paydaşların yapı maliki sıfatıyla sorumluluğu müteselsildir¹⁰⁰. Farklı bir görüşe göre, paydaşların yapı maliki sıfatıyla sorumluluğu payları oranındadır¹⁰¹. Yargıtay'ın eski tarihli kararları sorumluluğun müteselsil olduğu yönünde iken, yeni tarihli kararlarda pay oranında sorumluluk görüşü kabul edilmektedir¹⁰². Diğer yandan yüksek mahkeme, kat maliklerinin Kat Mülkiyeti Kanunu m.

sorumludur. Malik, kurulum yapılırken hata yapıldığını veya bakımlarda eksiklik olduğundan haberi olmadığını; bakım işini uzman kişilere bıraktığını öne sürerek veya teknik açıdan bir eksiklik bulunmadığını ya da yetkili kurumlardan gereken izinlerin alındığını iddia ederek sorumluluktan kurtulamaz. Bkz. Eren, s. 652-653.

⁹⁷ Canbolat/Okyar, s. 30.

⁹⁸ Bakım eksikliği varsa intifa ve oturma hakkı sahipleri de malikle birlikte müteselsilen sorumludur (TBK m. 69/ f. II).

⁹⁹ Kılıçoğlu, s. 461.

¹⁰⁰ Eren, s. 647; Reisoğlu, s. 192. Ayrıca bkz. Y. 4. HD, T. 28.10.1980, E. 1979/8805, K. 1980/2578 (www.kazanci.com).

¹⁰¹ Kılıçoğlu, s. 460-461; Oğuzman/Öz, s. 185. Ayrıca bkz. ve karşı. Tandoğan, s. 169. Y. 4. HD, T. 28.02.1972, E. 1971/10793, K. 1972/1605; Y. 17. HD, T. 31.01.2008, E. 2007/3175, K. 2008/413; Y. 18 HD, T. 22.03.2010, E. 2009/10499, K. 2010/4234 (www.kazanci.com). Bu tartışmalardan hareket eden diğer bir görüşe göre, ortak yer bir kat malikine özgülenmedikçe buralardaki bozukluk veya eksikliklerden doğan zararlardan kat maliklerinin yapı maliki sıfatıyla sorumluluğu müteselsildir; ortak yer bir kat malikine özgülenmişse buradan kaynaklanan zarardan sadece o kat maliki sorumludur. Bkz. Canbolat/Okyar, s. 42, 51. "Aracın üzerine düşerek hasara sebep olan bacanın davalılardan birine ait dairenin doğalgaz bacası olduğunun anlaşılması halinde, yalnız o daire sahibi zarardan sorumlu tutulmalıdır", Y. 17. HD, T. 16.09.2008, E. 2008/2332, K. 2008/4087 (www.kazanci.com).

¹⁰² Y. 4. HD, T. 28.02.1972, E. 1971/10793, K. 1972/1605; Y. 17. HD, T. 31.01.2008, E. 2007/3175, K. 2008/413; Y. 18 HD, T. 22.03.2010, E. 2009/10499, K. 2010/4234; Y. 4. HD, T. 28.20.1980, E. 1979/8805, K. 1980/2578 (www.kazanci.com).

19 uyarınca ortak yerlerde meydana gelen arıza ve bozulmalar nedeniyle bağımsız bölümlerde meydana gelen zararlardan, zarara uğrayan bağımsız bölüm maliki de dahil olmak üzere, tüm kat maliklerinin arsa payları oranında sorumlu olduklarına karar vermektedir¹⁰³. Yargıtay kararlarında dikkat çeken nokta, davacı ve davalının aynı yapıda kat maliki olmasıdır. Bu nedenle, kat maliklerinin birbirlerine karşı sorumluluklarının arsa payları oranında olduğu kanaatindeyiz. Sonuç olarak tüm kat maliklerinin yararına özgülenmiş ortak yer niteliğindeki elektrikli araç şarj ünitesinden kaynaklanan zararlardan bütün kat malikleri arsa payları oranında sorumludur. Buna karşın eklenti veya tahsisli alan niteliğinde bir kat malikinin yararına özgülenmiş elektrikli araç şarj ünitesinden doğan zararlardan sadece o üniteden yararlanan kat maliki, yapı maliki sıfatıyla sorumlu olmalıdır.

VI. ORTAK YERLERDE KURULAN ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ ÜNİTESİNDEN KAYNAKLANAN ZARARLARDAN KAT MALİKLERİNİN YAPI MALİKİ SIFATIYLA ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUKLARI

Apartman veya toplu yapılarda kurulu elektrikli araç şarj ünitesinden kaynaklı zararlardan üçüncü kişilerin de zarara uğrama ihtimali vardır¹⁰⁴. Bu bağlamda, ortak yerlerde kurulu elektrikli araç şarj üniteleri nedeniyle üçüncü kişi veya kişilerin zarar görmesi halinde kat maliklerinin ne şekilde sorumlu tutulacaklarının belirlenmesi önem arz etmektedir. Öncelikle belirtmek gerekir ki her kat maliki, işlediği zarar doğurucu hukuka aykırı fiilden kural olarak tek başına sorumludur. Şarj ünitesinden doğan zarara bir kat malikinin kusurlu davranışı sebep olmuşsa sadece o kat malikinin sorumlu olması gerekir. TBK m. 69 ise yapımındaki bozukluk veya bakımındaki eksiklik

¹⁰³“Anayapının ortak yerlerinde meydana gelen arıza ve bozulmalar nedeniyle, bağımsız bölümlerde meydana gelen zararlardan tüm kat malikleri (zarara uğrayan bağımsız bölüm maliki de dahil olmak üzere) arsa payları oranında sorumludur. Zira ortak yerler tüm bağımsız bölüm maliklerinin ortak mülkiyetinde ve sorumluluğundadır. Bu durumda, Kat Mülkiyeti Kanun’unda yönetime tüzel kişilik izafesi söz konusu olmadıgından, diğer bağımsız bölüm malikleri arsa payları oranında sorumlu olmak üzere davanın tüm kat maliklerine yöneltilmesi zorunluluğu vardır”. Y. 11. HD, T. 01.04.2002, E. 2001/10753, K. 2002/2875. “Bina malikinin binanın gereği gibi yapılmamasından dolayı kusursuz sorumluluğu vardır. Olay tarihi itibarıyla ilgili taşınmazda pay sahibi olan davalılar Kat Mülkiyeti Kanununa göre ortak yer sayılan binanın dış kolonlarındaki bakım eksikliğinden kaynaklanan ve sigortalı araçta meydana gelen zarardan payları oranında sorumlu oldukları gibi, yine olay tarihinde taşınmazda pay sahibi olduğu anlaşılan davacının payı oranında da tazminattan indirim yapılması gerekir”, Y. 17. HD, T. 31.01.2008, E. 2007/3175, K. 2008/413 (www.kazanci.com).

¹⁰⁴Koç, s. 82.

nedeniyle bina ya da yapı eserine malik olan kişileri sorumlu tutmaktadır¹⁰⁵. Yapı eseri olarak nitelendirilen elektrikli araç şarj ünitelerinin ortak yerlerde ve tüm kat maliklerinin yararına kurulması ihtimalinde, yapıdaki bozukluk veya bakımdaki eksiklikten bütün kat malikleri birlikte sorumlu olmalıdır. TBK m. 61'e göre meydana gelen zarardan dolayı tüm kat maliklerinin sorumluluğu müteselsil bir sorumluluktur¹⁰⁶. Zira elektrikli araç şarj ünitelerinin yapımındaki bozukluktan ve/veya bakımlarının gerektiği gibi yapılmamasından kat malikleri birlikte sorumlu olmalıdır¹⁰⁷. Ancak belirtmek gerekir ki elektrikli araç şarj ünitesinin yapımında bozukluk varsa sadece malik; bakımında eksiklik varsa malikle birlikte oturma veya intifa hakkı sahipleri de birlikte sorumlu olacaktır (TBK m. 69/ f. II)¹⁰⁸.

SONUÇ

Tüketiciler gün geçtikçe çevre dostu ve yenilenebilir enerji tüketen elektrikli araçları daha fazla tercih etmeye başlamıştır. Elektrikli araçlara sağlanan teşvikler ile vergi indirimleri, diğer içten yanmalı araçlara göre bu araçların nispeten ucuz kalmasına ve yüksek talep görmesine neden olmuştur. Tüketicilerin elektrikli araç tercih etmesinde düşük bakım giderleri, elektrik enerjisinin ucuz olması ve vergi avantajı gibi konular öne çıkmaktadır. Elektrikli araçlar bakımından günümüzde en önemli sorunlar, batarya performansının düşüklüğü, menzil yetersizliği ve en önemlisi de az sayıdaki elektrikli araç şarj istasyonlarıdır. Özellikle yoğun dönemlerde elektrikli araç sahipleri araçlarını şarj etmek adına uzun süre sıra bekleyerek zaman

¹⁰⁵ Burada sorumlu tutulan kişi, zarar ortaya çıktığı anda elektrikli araç şarj ünitesine malik olan kişidir. Mülkiyet devri yakın bir tarihte yapılmış olsa bile yeni malik yapım bozukluğu veya bakımdaki eksiklikten haberinin bulunmadığını iddia edemeyecektir. Bkz. Saraçoğlu, s. 118; Koç, s. 46 vd.

¹⁰⁶ Kılıçoğlu, s. 461.

¹⁰⁷ TBK m. 61'e göre, birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde, haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanır.

¹⁰⁸ Elektrikli araç şarj ünitesini yapı eseri sahibi sıfatıyla kullanan kat malikleri koşullar gerçekleşmiş ise ortaya çıkan zararı tazmin etmelidirler. Tazmin edilen zarar nedeniyle yapı eseri sahibi veya sahipleri TBK m. 69/ f. III gereğince, başkalarına rücu edebilir. Yapı eseri sahibi, elektrikli araç şarj ünitesinin yapımı veya bakımı konusunda sözleşme ilişkisi içerisinde bulunduğu kişilere de rücu etme hakkına sahiptir. Elektrikli araç şarj ünitesini kuran ve/veya bakımını üstlenen firmaların zararın ortaya çıkmasında kusuru var ise TBK m. 112 vd. hükümlerine göre rücu hakkı kullanılabilir. Zarara, oturma veya intifa hakkı gibi sözleşme ilişkisi içerisindeki kişilerin kusurlu davranışı sebebiyet vermişse, zararı tazmin eden kişi, ilgili sözleşme hükümleri gereğince oturma veya intifa hakkı sahiplerine de rücu edebilecektir. Bkz. Kılıçoğlu, s. 464-465.

kaybetmekte ve bazen bu istasyonların çalışmadığı görülmektedir.

Elektrikli araç şarj istasyonlarının yeterli derece yaygın olmaması ve konut dışında yapılan şarj maliyetinin yüksekliği ile zaman kaybı nedeniyle elektrikli araç sahipleri araçlarını evlerinin rahatlığında, sıra beklemeden ve daha ucuz biçimde şarj etmek istemekte, fakat kat mülkiyetine konu olan yapılar bakımından elektrikli araç şarj ünitesinin kurulması ve sonrasında kullanılması önemli riskler içermektedir. Nitekim elektrik akımının yüksekliği, düşük gerilim, malzeme kalitesizliği, elektrik altyapısının yetersiz olması vb. hususlar, elektrikli araç şarj ünitesinin her zaman patlama ve/veya yanma tehlikesi taşıdığına bir göstergesi olup bunun sonucunda maddi, manevi ya da bedeni zararların meydana gelmesi mümkündür.

Türk Borçlar Kanunu m. 69'a göre, bir bina veya yapı eserinin maliki, bunların yapımı esnasındaki bozukluklardan veya bakımındaki eksikliklerden kaynaklanan zararlardan sorumludur. Yapı malikinin sorumluluğuna dair koşullar incelendiğinde, bir yapı eserinin var olması gerekliliğinden bahsedilmekte ve eserdeki eksikliğin sorumluluğa vücut vereceği belirtilmektedir. İlgili hükümde sözü edilen yapı eseri kavramının unsurları incelendiğinde, elektrikli araç şarj ünitesinin yapı eserine dair tüm unsurları içerdiği görüldüğünden, bu ünitelerin yapı eseri olarak nitelendirilmesi sonucuna varılmıştır. Bu sonuca göre, elektrikli araç şarj ünitesinin yapımındaki bozukluk veya bakımında eksiklik bulunması halinde bu ünitenin maliki (diğer koşulların da oluşması halinde) TBK m. 69 anlamında sorumlu olmalıdır. Zira elektrikli araç şarj üniteleri, kurulumu ve kullanımı sürecinde azami dikkat gerektiren bir yapı eseri olarak değerlendirilmektedir.

Elektrikli araç şarj ünitesinden kaynaklanan zararlardan hem kat malikleri hem de üçüncü kişilerin zarar görmesi ihtimali her zaman mevcuttur. Elektrikli araç şarj ünitelerinden doğan zarardan kim ya da kimlerin sorumlu tutulması gerektiği sorusu ise çeşitli ihtimallere göre cevaplanmalıdır. Buna göre, kat mülkiyetine konu olan yapıların açık veya kapalı otoparkında, eklenti ve tahsisli yerler de dahil olmak üzere, sadece bir kat malikinin kullanımı için elektrikli araç şarj ünitesi kurulabileceği gibi bütün kat maliklerinin yararlanması adına elektrikli araç şarj üniteleri de kurulabilir.

Elektrikli araç şarj ünitesinden kaynaklanan zarar sadece bir kat malikine tahsis edilmiş veya eklenti niteliğindeki park yerinde meydana gelmişse bundan doğan tüm zararlardan o kat maliki sorumlu olmalı; elektrikli araç şarj ünitesinin neden olduğu zarar ortak alanda meydana gelmiş ise tüm

kat malikleri birbirlerine karşı sorumlu olmalıdır. Kat maliklerinin birbirlerine karşı sorumlulukları arsa payları oranındadır. Elektrikli araç şarj ünitesinden doğan zararlardan üçüncü kişilerin zarar görmesi halinde, ortak yerlerde ve tüm kat maliklerinin yararına kurulan elektrikli araç şarj ünitelerindeki yapım bozukluğu ve/veya bakım eksikliğinden doğan zararlardan TBK m. 61 gereği, bütün kat malikleri müteselsilen sorumludur. Elektrikli araç şarj ünitesinde bakım eksikliğinin bulunmasının tespiti halinde intifa ve oturma hakkı sahipleri de TBK m. 69/ f. II hükmüne göre malikle birlikte sorumlu olacaktır.

KAYNAKÇA

- Akipek, Jale/Akıntürk, Turgut/Ateş, Derya, Eşya Hukuku, 2.Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul 2018.
- Antalya, O. Gökhan, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, C. V/1, 2, İstanbul 2019.
- Arpacı, Abdülkadir, Türk Hukukuna Göre Kat Mülkiyetinde Yönetim, Bedir Yayınevi, İstanbul 1984.
- Aybay, Aydın, Borçlar Hukuku Dersleri, Genel Bölüm, 15. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020.
- Aydoğdu, Murat/Nart, Serdar, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Adalet Yayınevi, Ankara 2022.
- Aydos, Oğuz Sadık, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 4. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2024.
- Baş, Ece, Bina veya Yapı Eserlerinden Doğan Sorumluluk, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011.
- Canbolat, Ferhat/Okyar, Dila, “Kat Maliklerinin Yapı Maliki Sıfatıyla Sorumluluğu”, Ankara Barosu Dergisi, 2023, C. 81, S. 2, s. 27-55.
- Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 19. Bası, Yetkin Yayınları, Ankara 2015.
- Erten, Ali, Türk Borçlar Hukukuna Göre Bina ve İnşa Eseri Sahiplerinin Sorumluluğu (BK. Md. 58), Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları, Ankara 2000.
- Genç Arıdemir, Arzu, Kat Mülkiyeti I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021.
- İmre, Zahit, Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İ. Akgün Matbaası, İstanbul 1949.
- İnan, Ali Naim, Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Kitabı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1984.
- Karanfil, Sinan, Yapı Malikinin Sorumluluğu (TBK m. 69), Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2016.
- Kılıçarslan, Derya, Bina ve Yapı Maliki Sorumluluğu, Yayımlanmamış

Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019.

Kılıçoğlu, Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 28. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2024.

Koç, Nevzat, Bina ve Yapı Eseri Maliklerinin Hukuki Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1990.

Kutlu Doğar, Nurgül, Toplu Yapılarda Yönetim Planı, Aristo Yayınevi, İstanbul 2022.

Nurmuhammed, Mustafa/Karadağ, Teoman, “Elektrikli Araç Şarj İstasyonlarının Konumlandırılması ve Enerji Şebekesi Üzerine Etkisi Konulu Derleme Çalışması”, Gazi University, Journal of Science, 2021, Part A, C. 8, S. 2, s. 218-233.

Odyakmaz, A. Nevzat, Uygulamada Kat Mülkiyetinden Doğan Anlaşmazlıklar ve Çözüm Yolları, Sebil Matbaacılık ve Ticaret, İstanbul 1975.

Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümleri, C. 2, 14. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018.

Oğuzman, M. Kemal/Seliçi, Özer/Oktay Özdemir, Saibe, Eşya Hukuku, 23. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021.

Öktem Çevik, Seda, Toplu Yapılarda Yönetim, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010.

Özmen, E. Sabâ, “Kat Mülkiyetinde Bahçenin Niteliği ve Ortak Yer-Eklenti Ayrımı İçerisindeki Yeri”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 1990, S. 1. s. 73-87.

Özmen, E. Sabâ/Kır, Hafize, Kat Mülkiyeti Kanunu Değişiklikleri Şerhi ve Eleştirisi, (5711/5912 Sayılı Kanunlar), Saba Özmen Avukatlık Ortaklığı Yayınları, İstanbul 2010.

Özmen, Etem Sabâ/Vardar Hamamcıoğlu, Gülşah, Kat İrtifakı, 3. Bası, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.

Reisoğlu, Safa, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2012.

Saraçoğlu, Simge, Türk Borçlar Kanunu Kapsamında Yapı Malikinin Sorumluluğu (TBK m. 69), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019.

Sungurbey, İsmet, “Kat Mülkiyetinin Temel Sorunları”, Medeni Hukuk

Eleştirileri C.2, İstanbul Üniversitesi Yayınları, Sermet Matbaası, İstanbul 1976.

Şengül, Mehmet, Türk Medeni Hukukunda Toplu Yapılar ve Toplu Yapıların Yönetimi, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011.

Tandoğan, Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Turhan Kitabevi, Ankara 1981.

Tekinay, Selâhattin Sulhi, Kat Mülkiyeti (Eşya Hukuku II/2), Filiz Kitabevi, İstanbul 1991.

Tekinay, Selâhattin Sulhi/Akman, Sermet/Burcuoğlu, Haluk/Altıp, Atilla, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993.

Yıldırım, Abdülkerim, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Adalet Yayınevi, Ankara 2018.

1. Finansal Destek Beyanı | Financial Support Statement

Bu çalışma herhangi bir finansal destek almadan gerçekleştirilmiştir. | This research received no financial support.

2. Çıkar Çatışması Beyanı | Conflict of Interest Statement

Yazarlar, çıkar çatışması bulunmadığını beyan etmektedir. | The authors declare no conflict of interest.

3. Etik Kurul Onayı | Ethics Committee Approval

Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir. | Ethics committee approval was not required for this study.

4. Yazar Katkı Beyanı | Author Contributions

Bu makale yazarlar tarafından eşit katkı ile hazırlanmıştır. | This article was prepared by with equal contributions.

5. Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı | Research and Publication Ethics Statement

Yazar, çalışmada akademik etik kurallara uyulduğunu ve herhangi bir etik ihlal bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare that all ethical guidelines for research and publication have been followed and that no violations have occurred.

6. İntihal Taraması ve Hakemlik Süreci | Plagiarism and Peer Review Statement

Makale, intihal programıyla taranmış ve çift kör hakemlik sürecinden geçmiştir. | This article was screened by plagiarism detection software and evaluated through a double-blind peer-review process.