

# TRAFİKTEKİ TAVIR VE HAREKETLERDE YENİ BİR TEMEL KAİDE: «İTİMAT PRENSİBİ»<sup>1</sup>

Dr. Erhan ADAL

Motorlu taşıtın trafiğe arz edilmesiyle karayolundan istifade eden yaya, atlı arabalar ve bisikletlerin emniyeti geniş ölçüde sarsılmıştır. Modern trafik emniyeti her şeyden evvel, trafiği tehlikeye sokan bu aracın kullanılmasının tahdit edilmesini gerektirmiştir<sup>2</sup>.

Motorlu taşıtı kullanan, eski bir kaideye göre, karayolundan istifade eden şahısların *trafiğe uygun hareket edeceklerine* asla itimat edemezdi. O daima diğer şahısların trafiğe aykırı hareket edeceklerini nazarı itibara almakla mükellefti<sup>3</sup>.

1) Makalede adı geçen kanun metinlerinin kısaltmaları:

Cod. Strad.: 15 Haziran 1959 tarihli İtalyan Trafik Kanunu.

LA - MFG.: Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, du 15 mars 1932 - 15 Mart 1932 tarihli «Motorlu nakil vasıtalarına ve Bisikletlerin seyrine dair İsviçre Federal Kanunu».

StVG.: Strassenverkehrsgesetz (19 Aralık 1952 tarihli Alman Trafik Kanunu).

SVG.: Strassenverkehrsgesetz (19 Aralık 1958 tarihli İsviçre Trafik Kanunu).

Trafik Kanunu: Karayolları Trafik Kanunu (R.G. 18/5/1953 gün ve 8411 sayı).

Trafik Tüzüğü: Karayolları Trafik Tüzüğü (R.G. 5/5/1961 gün ve 10799 sayı).

2) bkz. *Oswald, H.*: Der Vertrauensgrundsatz als Grundregel für das Verhalten im Strassenverkehr (SVG 26), SJZ 59, 1963, 281 vd., *Dittrich/Veit/Schluchlenz*, Österreichisches Strassenverkehrsrecht, I — Wien, 1962, 15, *Floegel/Hartung*, Strassenverkehrsrecht, 13. bası, München/Berlin, 1961, 32 vd., *Kleinewefers*, Die Verkehrssicherheit in der höchstrichterlichen Rechtsprechung, Karlsruhe, 1963, 201 vd., *Oftinger, K.* Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2. bası, Zürich, II/2, 1962, 593, *Xanke/Weigelt*, Lexikon strassenverkehrsrechtlicher, Entscheidungen, 3. bası Berlin, 1962, No. 3143.

3) *Oftinger*, 917 dipn. 525 de zikrettiği Aargau mahkemesinin bir kararına göre, yayalar caddede istedikleri yere gitmekte tamamen serbesttirler; federal mahkemenin 1907 tarihli bir kararına göre bisiklet kullanan şahsın caddenin sol tarafından istifade etme hakkı vardır, Sem. Jud. 1908, 225, *Oswald*, 281, dipn. 2.



Fakat, motorlu taşıtı kullanan şahsın, daimî surette herhangi bir evin kapısından veya bir bahçeden âni olarak bir şahsın caddeye fırlayıp tehlike yaratacağını düşünerek bu duruma göre hazırlıklı olmasını beklemek bizi hangi neticeye götürecektir? Trafik sadece, ona bir derece serbestî tanınırsa inkişaf eder. Halbuki, motorlu taşıtı kullananın tek taraflı olarak hareketlerini tahdit etmek bu tekâmüle mâni olur. Bu sebepten, modern trafik nizamı bir yandan mecburî olarak bazı hareketleri yasak ederken, diğer yandan da karayolundan faydalanan herkesi muayyen kaidelere tâbi tutmuştur<sup>4</sup>. Bu durum, zabıta tasarrufları ve mahkeme kararlarına kısa bir müddet için hâkim olmuştur<sup>5</sup>. İsviçre MFG mad. 25'in «kullanan, daimî surette taşıta hâkim olmalıdır»<sup>6</sup>. şeklindeki lâfzına dayanan İsviçre bidayet mahkemeleri, kullananlardan eskisi gibi dikkatli olmalarını ve diğer şahısların trafik nizamına aykırı hareket edebileceklerini hesaplamalarını aramıştı<sup>7</sup>. İtimatsızlık kaidesine uygun olan bu telâkki, kullananlarda aranılan şartları, trafik realitesine aykırı olarak çoğaltmıştır. Bizzat kullanan - ürkeklikle karıştırılması gereken - dikkat ve ihtimamı gösterdikten sonra, caddeden faydalanan diğer şahısların kaideye uygun hareket edeceklerini hesaba katabileceğini Federal hâkim *Leuch*'un daha 1938 senesinde Federal Mahkeme kararlarına dayanarak belirtmiş olduğunu müellif *Oswald*'dan öğreniyoruz<sup>8</sup>.

Bugün trafik nizamları genel olarak, motorlu taşıt kullananların hareketlerini caddeden faydalanan diğer kimselerin normal hareket ve kaidelere riayet etmelerine göre ayarlıyabileceğini kabul

4) Meselâ, 1914 tarihli İsviçre motorlu taşıt ve bisikletlerin süratlerine dair Kantonlararası Anlaşmada sürat tahditleri çok fazladır (mad. 33-38), sürat hiçbir zaman bir atın süratinden (saatte 18 km.) fazla olmayacaktır kaidesi gibi; *Oswald*, 281 dipn. 1. Alman Temyiz mahkemesinin 1911 tarihli bir kararına göre, bir motorlu taşıtı kullanan, vasıtanın yarattığı tehlike dolaşısıyla karşısına çıkacak maniaları bilmek için lüzumlu harita ve broşürleri yanında bulundurmakla mükelleftir; *Oswald*, 201 dipn. 1, krş. *Kleinewefers*, 202.

5) *Oswald*, 282 vd.

6) Burada taşıt üzerinde *fiili hâkimiyet* (maitre de son véhicule, Herrschaft über das Fahrzeug, padroneggiare il suo veicolo) durumu ifade edilmiştir; bkz. *Bussy*, Maitrise du véhicule (Réaction en présence d'un danger), FJS, 634, II, No. 14, *Strebel/Huber*, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug - und Fahrradverkehr, II. Zürich, 1938, I-art. 25, No. 5.

7) *Oswald*, 282, *Bussy*, FJS 911, 5 dipn. 27/28, *Graf*, M. Das zivilrechtliche Verschulden des Automobilisten (Dogmatische Bedeutung, Verschuldensbegriff, Sorgfaltspflichten), Zürich, 1945, 97.

8) *Oswald*, 282.



etmektedir. Bu görüş tarzı Alman ve Avusturya hukukunda «itimat prensibi (Vertrauensgrundsatz)» olarak ifade edilmiş<sup>9</sup> ve trafik hukukunun temel kaidesi olmuştur<sup>10</sup>.

Trafiğin emin ve akıcı olmasından doğan menfaatler paralel değildir. Hukukî nizamının vazifesi bunları bağdaştırmaktır<sup>11</sup>. Hukuk nizamı, trafiğin aksamaması için caddeden faydalananlara muayyen imkânlar sağlarken; emniyet mülâhazasıyla konulması icab eden tahditleri de tanzim eder<sup>12</sup>.

## I

1. İtimat kaidesi, 1960 tarihli yeni Avusturya Trafik Kanununda sarih olarak belirtilmektedir. Kanunda § 3 şöyledir:

«İtimat prensibi»

— Sokağı kullanan herkes, başka şahısların sokağı kullanmaları hususunda cari hukuk kaidelerine riayet edeceğine güvenebilir; meğer ki sokağı kullanan, çocukların, beyaz baston taşıyan ve görme ârızası olan veya sarı kol bantı taşıyan ve işitme ârızası olan şahısların, açık surette bedenî ârızası veya malûliyeti olan şahısların veya trafik tehlikelerini anlamaya veya bu anlayışa uygun hareket etmeye gayri ehil kimseler oldukları göze çarpan tavır ve hareketlerinden istidlâl olunmak gereken şahısların bahis konusu olduğunu kabul etmesi gereksin»<sup>13</sup>.

Almanya ve İsviçrede kaide şu kanunî hükümlerden çıkarılmaktadır; 1956 tarihli Alman Trafik Tüzüğü § 1'e göre:

«Umumî trafiğe katılan herkes öyle hareket etmelidir ki, hiç kimse tehlikeye veya zarara maruz kalmamasın veya hal ve vaziyete göre gayri kabili içtinap olandan fazla ölçüde hiç kimseye engel olunmasın veya hiç kimse izaç edilmesin»<sup>14</sup>.

9) *Floegel/Hartung*'a göre (32) «itimat prensibi» bütün trafik hukukunun temelidir; ayrıca 439 vd., krş. *Oftinger*, II-593.

10) bkz. *Gross*, La jurisprudence suisse et la sécurité routière (Zeitschrift für Verkehrssicherheit), Frankfurt, 1933, No. 1, 33 vd., JdT 1962 I 428 not Thilo.

11) Trafik nizamı içinde hukukî sorumluluk prensiplerinin yeri için bkz. *Adal, E.* Trafik Kazalarında Akit-Dışı Hukukî Sorumluluk, İstanbul, 1963, 123 vd., 126/27.

12) *Oswald*, 282; krş. *Kleinewefers*, 202.

13) krş. *Dittrich/Veit/Schuclenz*, 15 vd.

14) krş. *Floegel/Hartung*, 13 vd; 1959 tarihli Cod. Strad. mad. 101 aynı hükmü ihtiva etmektedir.



1958 tarihli SVG mad. 26'nın metni şu şekildedir:

«Trafikte herkes, diğerlerinin karayolunu tesbit edilen kaidelere uygun olarak kullanmalarını tehlikeye koymıyacak ve istifade etmelerine mani olmayacak şekilde hareket etmekle mükelleftir.

Bilhassa, çocuklar, sakatlar ve ihtiyarlara karşı ve keza caddeden faydalanan kimsenin nizamlara uygun hareket etmediğine dair emareler mevcut olduğu hallerde özel bir ihtimam mükellefiyetinin sarfedilmesi gerekir»<sup>15</sup>.

Bu prensibe göre, trafik nizamlarına uygun hareket eden şahıs, diğerlerinin de lüzumlu kaidelere riayet edeceğine güvenebilir<sup>16</sup>. Yani, *iptidaen herhangi bir tehlikeyi hesaplmasına lüzum yoktur*<sup>17</sup>.

Lâkin itimat kaidesine dayanmak isteyen şahsın nizamlara uygun hareket etmiş olması gerekir. Buna karşılık nizamlara aykırı hareket eden kimse, diğerlerinin kazaya mâni olacak şekilde hareket etmelerini bekleyemez<sup>18</sup>. Keza, karayolundan istifade eden diğer kimsenin trafik nizamlarına göre uygun olan hareketi yapmıyacağını farkedenden şahıs da itimat prensibinden faydalanamaz.

2. Modern trafik mevzuatına hâkim olan bu yeni kaidenin Türkiye bakımından tercihe şayan olup olmadığı meselesine temas etmemiz gerekiyor. Hemen kaydedelim ki, SVG'den iktibas edilmiş

15) SVG mad. 26, MFG mad. 25'in «fiili hâkimiyet» mefhumunu (Trafik esasları - genel kaideler - faslında) almamıştır; bkz. *Bussy*, Code fédéral de la circulation, Lausanne, 1933, art. 25, 44 No. 3; yukarda dipn. 6'daki izahata. Fiili hâkimiyet mefhumu, *sür'ate hâkim olma* (maitrise de sa vitesse, Beherrschung der Geschwindigkeit) teriminden *daha şümüllüdür*; fiili hâkimiyet SVG mad. 31'de (Nakil vasıtalarına ait kaideler faslında) nizamlanmıştır, SVG mad. 32/I, Trafik Kanunumuzun mad. 33/I'e uygun bir ifadeyi ihtiva etmektedir; bkz. *Bussy*, LA art. 25 No. 3; *Thilo*, JdT 1962 I 428 not. Fransız Trafik Kanunu (Code de la Route) mad. 13, 14/I, II, 19, 20 bu mefhumdan bahsetmektedir. Code de la Route mad. 10 Trafik Kanunumuz mad. 33/I'e benzer bir ifade kullanmıştır. Türk Trafik Kanunu, kullananları «süratlerini yolun ve trafik icaplarının durumuna uydurmakla» mükellef tutmuş ve MFG mad. 25 kriterini benimsemiştir; krş. JdT 1958 I 432, 1963 I 413/14, BGE 84 IV 58.

16) Aynı fikirde *Schlegel*, (NZZ) 29 Mart 1963 ve *Pfister*, (NZZ) 2 Nisan 1963.

17) *Oswald*, 282; krş. *Thilo*, JdT 1962 I 428, *Strebel/Huber*, II-art. 37 No. 105, *Oftinger*, I - 114, *Bussy*, Responsabilité Civile Automobile, FJS 911, 8 dipn. 52'ye ait metin.

18) Fren yapmadan tehlikeli bir trafik durumuna giren şahıs, itimat prensibine dayanamaz; krş. *Strebel/Huber*, I-art. 20 No. 12, *Floegel/Hartung*, 34, *Xanke/Weigelt*, No. 3143, *Oswald*, 282 dipn. 9.



olan<sup>19</sup> Trafik Kanunumuzda itimat prensibinin mevcudiyetine işaret eden bazı hükümlere rastlamak mümkündür; ezcümle, Trafik Kanunu mad. 30, 33, 45/III<sup>20</sup> misal olarak zikredilebilir.

*mad. 30* : «*Karayolundan faydalanan herkes trafik işaret, levha ve cihazlarıyla bildirilen veya gösterilen hususlara ve trafiği tanzim ve mürakabe ile vazifeli zabıta memurlarının tenbih ve ihtarlarına uymıya mecburdur*».

*mad. 33/I* : «*Şoför ve sürücüler, trafik işaret levhalarında gösterilen sür'at hadlerine riayet etmeğe mecbur oldukları gibi lüzumu halinde sür'atlerini yolun ve trafik durumunun icap ve şartlarına da uydurmakla mükelleftirler*».

*mad. 45/III* : «*Yayaların trafiği güçleştirecek şekilde, yol üzerinde durmaları, gurup halinde yürümeleri veya başkalarının geçişini zorlaştıracak surette eşya taşımaları yasaktır*».

Görülüyor ki, *mad. 30*, genel kaideler meyanında karayolundan istifade eden herkesin, *mad. 33*, şoför ve sürücülerin ve *mad. 45/III*, de yayaların riayet etmekle mükellef oldukları hususları nizamlamıştır. Yukardaki maddeler yerine SVG mad. 26'daki genel prensibin ifade edilmesi tercihe şâyandır. Gerçekten Trafik Kanunu mad. 29 ile başlayan ve (Trafik Esasları) adını taşıyan Yedinci Bölümde bu hususun ifade edilmiş olması itimat prensibinin benimsenmiş olduğu hususunda bizi teyit bakımından isabetli olurdu.

Trafik kanunumuz İsviçreden iktibas edildiği ve trafik kazalarında mahkeme içtihatlarımız gayet mahdut olduğu cihetle<sup>21</sup> ne gibi hallerde itimat prensibinin tatbik edilebileceği hususunu Federal mahkemenin içtihatlarına göre misallerle belirtmemiz icap etmektedir. *Oswald*'den naklen<sup>22</sup> prensibin kabul edildiği durumlara ait örnekler vereceğiz.

#### *Misaller :*

— sağdan giden bir şahıs, karşıdan gelmekte olan bir taşıtın, bir mânia olsa bile, solundan seyredeceğine itimat edebilir<sup>23</sup>.

19) Bu konuda bkz. *Adal*, 99 vd.

20) Ayrıca bkz. *Trafik Tüzüğü* mad. 45, 54, 72/III.

21) İchtihatlar için bkz. *Adal*, İchtihatlar - No. 2, ayrıca 36, dipn. 127.

22) *Oswald*, 283.

23) Sem. Jud. 1958, 29; krş. BGE 81 IV 170, ZBJV 1957, 387, SVG art. 34; Trafik kanunu mad. 29, Trafik Tüzüğü mad. 45.



— bir benzin istasyonuna yaklaşan kimse, her zaman oradan bir taşıtın aniden caddeye çıkacağını düşünerek süratini azaltmağa mecbur değildir<sup>24</sup>. Keza park edilmiş taşıtların yanından giden kullanan, bu taşıtların işaret vermeden caddeye çıkmıyacaklarına itimat edebilir<sup>25</sup>.

— geceleri, kullanan, bütün taşıtların ışıklandırılmış olmasına itimat edebilir<sup>26</sup>.

— park edilmiş bir otomobilin yanından geçen bisikletli şahıs, arabanın kapısının lüzumundan fazla açılmıyacağına inanabilir<sup>27</sup>.

— kullanan, bisikletli bir şahsın işaret vermeden sola döneceğini<sup>28</sup> veya yayanın, polisin işaretinin aksine olarak caddeye ineceğini hesaplamağa mecbur değildir<sup>29</sup>.

— zincir halinde gitmede kullanan ani fren yapma hali için lüzumlu mesafeyi bırakmağa mecbur ise de karşıdan gelen bir taşıtın sollayıp kendi şeridinden çıkarak çarpışma neticesi önde giden taşıtı aniden durdurmasına karşı tedbir almış olmasına lüzum yoktur<sup>30</sup>.

## II.

1. Eğer itimat prensibi tahditsiz olarak tatbik edilecek olursa, o zaman akıcı bir trafik temin edilmiş olur; fakat trafik emniyeti temin edilmiş olmaz. İtimat prensibi bazı vaziyetlerde tatbik edilmez.

(a) Bilhassa trafik emniyetini temin edecek şekilde hareket etmesi beklenmiyen şahıslara dikkat edilmesi icabeder. SVG mad. 26/II'de yazılı olduğu gibi çocuklar, sakatlar ve ihtiyarlarda durum böyledir.

24) krş. *Walter*, Haftung des Kraftfahrzeughalters, Berlin, 1962, 94 vd.

25) BGE 83 IV 32, ZBJV 1959, 210; Trafik kanunu mad. 39/C.

26) Aksi fikrin kabulü karanlıkta öne geçmeyi imkânsız hale koyardı; krş. Horgen Kantonal asliye mahkemesinin 25 Ocak 1962 tarihli Otomobil Dergisinde yayınlanan kararını; Trafik Kanunu mad. 42/I, II; Trafik Tüzüğü mad. 65/f.

27) BGE 88 II 455; krş. Trafik Tüzüğü mad. 57/e, mad. 64/p.

28) krş. BGE 75 IV 26; *Floegel/Hartung*, 35, Trafik Kanunu mad. 36/B, Trafik Tüzüğü mad. 59.

29) krş. SJZ 1954, 229; Trafik Kanunu mad. 45, Trafik Tüzüğü mad. 72/III.

30) ZBJV 1962, 32, 1957, 392; Trafik Kanunu mad. 34/II, Trafik Tüzüğü mad. 56.



Çocuklarda, kullanan bunların nizamlara aykırı hareket edeceklerini hesaplamalıdır. Bir kazaya, halin icabına göre işaret vererek<sup>31</sup>, veya süratini azaltarak mâni olmalıdır. Fakat kullandıktan bir kaldırımda çocuk gördüğü zaman onun tehlikeli hareketlerde bulunacağını hesaplamasını beklemek aşırı olur<sup>32</sup>, kullanan yanında büyük bir şahıs bulunan çocuğun, tehlikeye sebep olmayacağını bekleyebilir<sup>33</sup>.

Yaşlı ve sakat kimseler yönünden de, motorlu taşıtı kullananın özel bir ihtimam göstermesi beklenir. Yani onların nizamlara aykırı hareket edeceklerine dair müşahhas emareler olmasa bile, kullanan durumu daima nazara almalıdır. Fakat kullanan, bunların nizamlara aykırı hareket edeceklerini lüzumlu dikkat halinde anlayacak idiyse, o zaman bunların nizamlara aykırı hareket edeceklerini hesaplaması kendisinden beklenir. Bu sebepten itimat prensibi her yaşlı ve hasta şahsa karşı değil, sadece yaşlılıkları ve sakatlıkları sarıh olarak belli olan kimselere karşı tatbik edilemez<sup>34</sup>.

(b) Bu istisnalar dışında kullanan, caddeden faydalanan diğer kimselerin *kaideten* nizamlara uygun hareket edeceklerine güvenebilmelidir. Bunun aksi, yani baştan itibaren nizamlara aykırı hareket edileceğini hesaplaması ondan beklenemez. Kullanan sadece, karşısındakinin nizamlara aykırı hareket ettiğini anladığı anda veya bir çarpışma tehlikesinin mevcut olduğu zaman, karşısındaki şahsın nizamlara aykırı hareket ettiğini nazarı itibara alması icab eder. Bu hususu SVG mad. 26/II «caddeden faydalanan kimsenin nizamlara uygun hareket etmediklerine dair emareler» varsa demek suretiyle ifade etmiştir<sup>35</sup>.

Şu halde diğer tarafın, nizamlara aykırı hareket ettiğine dair emarelerin mevcut olduğu durumlarda itimat prensibi tatbik edil-

31) BGE 86 II 49, 85 IV 240.

32) Bilhassa şehirlerde orta yaşlı çocukların trafiğe alışmış olmaları icabeder, krş. *Oftinger*, II-593, No. 644, BGE 71 II 121, 72 II 121, 72 II 198, 80 IV 133, *Bussy*, FJS 913, 4 No. 11/12.

33) Alman hukukuna göre, onbir yaşındaki bir kız çocuğunun refakatinde dört yaşındaki bir çocuktan, onun daha yaşlı olan kız çocuğa teslim edildiği anlaşılrsa bile, trafiği ihlâl etmeyecek şekilde hareket etmesi beklenemez, *Oswald*, 283/84 dipn. 22.

34) *Oswald*, 284, *Xanke/Weigelt*, No. 2625.

35) SVG'nin bu genel kaidesine mukabil Trafik Kanunumuzun durumunu yukarıda dipn. 15'de belirtmiştik, ayrıca bkz. dipn. 20'ye ait metne.



memektedir. Zira herkes karşısındaki şahsın nizamla aykırı hareket ettiğini görünce, bir kazaya sebebiyet vermemek için lüzumlu tedbirleri almalıdır<sup>36</sup>. Motorlu taşıtı kullanan şahsın, ne dereceye kadar karşı tarafın nizamla uygun hareket edeceklerine güvenebileceği meselesi müşahhas duruma bağlıdır<sup>37</sup>.

İtimat prensibi, belirli olarak normal durumda olmayan şahıslar ve sarhoşlar hakkında tatbik edilemez<sup>38</sup>.

Buna mukabil diğer tarafın nizamla aykırı her hareketi itimat prensibini ortadan kaldırmaz. Bu ancak karşı tarafın hareketinin genel olarak trafiğe uygun olmadığı hallerde câridir<sup>39</sup>.

(c) Her ne kadar trafiğe katılan, diğerinin kanunen emredilen tavır ve hareketine genel olarak güvenebilirse de, caddeyi kullananın böyle bir durumda *mutad üzere* uyacağı tavır ve hareketi de birlikte gözetmesi gerekir. Ancak diğer şahıs tarafından takip edilen tavır ve hareketin mutadın çerçevesi dahilinde kalacağına güvenebilmesi, bu çerçevenin dışına çıkıldığının açık olduğu hallerde caiz değildir<sup>40</sup>.

2. İtimatsızlık nazariyesine göre geçiş üstünlüğüne sahip olan kimse bu hakkını ancak diğerlerinin trafik kaidelerine riayet ettiklerini gördükten sonra kullanabilir<sup>41</sup>. Ancak bu durumda bahis mevzuu şahsa aşırı bir ihtimam külfeti yükletildiği ve bu yüzden geçiş üstünlüğü hakkı pratik değerini kaybettiği ve trafik aksadığı için, Federal Mahkeme buna karşı haklı olarak cephe almıştır<sup>42</sup>.

36) krş. *Oftinger*, II-591, *Klenewefers*, 202, «kanunun tanzim tarzı öyle bir trafik nizamı tasavvuruna doğru gelişmiştir ki burada trafik emniyeti zarurî trafik akışına rağmen ve imkân çerçevesinde *herkesin herkesi gözetmesiyle* gerçekleştirilmek gerekiyor».

37) krş. *Floegel/Hartung*, 33, *Walter*, 93.

38) krş. *Oftinger*, II-593, *Dittrich/Veit/Schuchlenz*, 17.

39) *Xanke/Weigelt*, No. 2623, *Oswald*, 284.

40) Alman mahkeme içtihatlarına göre, itimat prensibi tekâmül eden trafik eğitimi karşısında sadece *istisnâi* olarak meydana gelen ve bu yüzden tipik bir hareket olarak kabul edilemiyen hallere tatbik edilir, *Oswald*, 284, dipn. 28; krş. *Floegel/Hartung*, 33 dipn. 7.

41) Bu maksatla geçiş üstünlüğü hakkının zorla kabul ettirilmesi mefhumuna fazla yüklenildi veya motorlu taşıt üzerindeki «hâkimiyet» bakımından aranan şart ifrata götürüldü, *Oswald*, 284, dipn. 29.

42) BGE 79 II 216, 83 IV 85'e göre, motorlu taşıt kullananın, gece ve kötü görüş imkânı hallerinde genel olarak, kaidelerin ihlâl edileceğini düşünmesi icap eder. Bu durumda diğer şahısların, kaidelere uygun hareket edeceklerini kabul etmemesi icap eder, krş. *Gross*, 33 vd., *Thilo*, not JdT 1962 I 428, BGE 87 IV 134.



İtimat prensibine göre, geçiş üstünlüğüne sahip olan şahsın, diğerlerinin bu hakkına riayet edeceklerini düşünmeğe hakkı vardır<sup>43</sup>. Bu sebeple geçiş üstünlüğü hakkını ihlâl eden taşıt şoförüne yol vermeyi mümkün kılacak ölçüde süratini önceden azaltmak zorunda değildir<sup>44</sup>. Fakat başka birisinin bu hakkını ihlâl edeceğine dair müşahhas emareler varsa o zaman bu öncelik hakkını kullanmak için harekete geçemez<sup>45</sup>. Aksine, kendi yönünden kazaya mâni olacak herşeyi yapmağa mecburdur<sup>46</sup>.

İtimat kaidesi, geçiş üstünlüğü olanla buna riayete mecbur olan kimse arasında da caridir, geçiş üstünlüğüne sahip olan diğerinin bu hakka uyacağına güvenebilir, ancak geçiş üstünlüğüne riayet olunmadığı hususunda müşahhas alâmetler mevcutsa bu rüçhan hakkında ısrar edilemez<sup>47</sup>. Eğer geçiş üstünlüğüne sahip olan kimse bir yan sokaktan trafiği kesif olan ana caddeye girecek olursa o zaman *sür'atini*, Federal Mahkemeye göre, *trafiğe bir tehlike yaratmayacak şekilde azaltmalıdır*<sup>48</sup>.

#### Misaller :

— eğer geçiş üstünlüğüne sahip olan bir kimse, bir yol ağzında kısa bir müddet duraklamışsa, hakkı daha sona ermemiştir, fakat

43) *Oftinger*, II-593 No. 646, *Oswald*, 285 dipn. 32, SVG art. 36, Trafik Kanunu mad. 38, Trafik Tüzüğü mad. 62.

44) Normal bir sürat ile bir yan sokağa yaklaşan ve geçiş üstünlüğü hakkını haiz bulunan, yan sokaktan soldan gelen ve geçiş üstünlüğüne uymakla mükellef olan bir taşıtın önüne çıkacağını hesaplamağa mecbur değildir, *Oswald*, 285 dipn. 33, krş. ZBJV 1960, 132, Trafik Kanunu mad. 40, Trafik Tüzüğü mad. 61.

45) krş. *Oftinger*, II-595, BGE 84 IV 58, SJZ 1940/41, 383, Trafik Kanunu mad. 38/B, Trafik Tüzüğü mad. 59.

46) Başka birisinin trafiğe aykırı bir hareketiyle tehlikeli bir duruma gelen kimseye muayyen bir reaksiyon zamanı tanınır. Fakat bu müddet ancak, bu aykırı hareketi gösterecek emarelerin bulunmaması halinde tanınır, krş. SJZ 1954, 229; BGE 79 II 216; 81 IV 138; 83 IV 84; ZBJV 1959, 210; *Oswald*, 285 dipn. 35, *Floegel/Hartung*, 36, Trafik Kanunu mad. 36/B, Trafik Tüzüğü mad. 65/d.

47) *Oswald*, 285, *Oftinger*, II-595; bu arada Alman tatbikatı itimat nazariyesini mükellef olan şahıs aleyhine tahdit etmiştir. Zira hakkı olana nazaran o daha fazla dikkat sarfetmelidir, bkz. *Floegel/Hartung*, 449 vd., krş. BGE 66 I 320; 77 IV 219; JdT 1950 I 459; Trafik Kanunu mad. 39/A, Trafik Tüzüğü mad. 55/g.

48) BGE 76 IV 237; 81 IV 133, 294; 83 IV 89; SJZ 1950/41, 384; Alman tatbikatı buna uygundur, bkz. *Kleinewefers*, 283. Fransız tatbikatı için bkz. JdT 1962 I 428 Thilo'nun notu, *Juris Classeur* 1955, No. 293.



bu halde çok dikkatli olmalı ve caddeden faydalanan diğer şahısları da nazara almalıdır <sup>49</sup>.

— baş tarafında trafik lâmbaları olan bir yan caddenin ağzından ana caddeye geçen motorlu taşıtı kullanan, o caddeden çıkanların, bu lâmbalara dikkat edeceklerine güvenebilir <sup>50</sup>.

— «Dur» yazılı trafik işaret levhasının mânâsı kesindir; bu işaret sokağa çıkmakta olan veya bunu gören taşıtların geçiş üstünlüğünü ortadan kaldırır <sup>51</sup>.

«Dur» yazılı işaret levhası bulunan bir sokaktan çıkmakta olan bir motorlu taşıtı kullanan, bu sokağa bağlanan anayoldan istifade eden diğer şahısların mutlak geçiş üstünlüğüne riayet etmekle mükelleftir <sup>52</sup>. Bununla beraber, bu şahısların tesbit edilmiş sür'at hadine riayet edeceklerini düşünmeğe hakkı vardır <sup>53</sup>.

3. Doğru olarak tatbik edilen itimat prensibi, eski itiyatların hatalı olan bazı tezahürlerini bertaraf edebilir. Bu hem adalet hissimizi tatmin, hem de trafiğin akıcılığını temin edebilir. Keza emniyeti de nazara aldığı için, trafik emniyetini tamamen temin eder <sup>54</sup>.

Ancak, ileride trafiğe katılan herkesin diğerinin doğru hareketine daha ziyade güvenmesi isteniyorsa, *trafik terbiyesi* ve *trafik disiplini* sahasında gösterilen ve inkişafı temenniye şâyan olan gayretler tam olarak devam ettirilmelidir. Bunlar itimat prensibinin yerleşmesine yardım edeceklerdir.

Asistan Dr. Erhan ADAL

49) Zira kullanan durmakla bu hakkını kullanmaktan *imtina* ettiği fikrini uyandırabilir, krş. BGE 83 IV 170; ZBJV 1959, 213; Trafik Kanunu mad. 39/C, mad. 40; Trafik Tüzüğü mad. 57/i, 61/I.

50) BGE 88 II 453; SVG art. 38; Trafik Kanunu mad. 38/C; Trafik Tüzüğü mad. 46, 59, 61/II.

51) krş. JdT 1955, 425 No. 28; BGE 83 IV 95.

52) Sem. Jud. 1961, 422 vd.

53) krş. yukarda dipn. 42'deki kararlar.

54) Oswald, 286, Oftinger, II-591 No. 636, Kleinewefers, 204; BGE 81 IV 179.