

**KRONIK**

**TRAFİK HUKUKUNDA SORUMLU KİŞİ OLARAK «İŞLETEN» İ  
(= ARAÇ SAHİBİ) TAYİN BAKIMINDAN  
TRAFİK SİCİLİNİN ROLÜ (\*)**

Doç. Dr. Ergun ÖZSUNAY

**Yargıtay 4. HD.'nin 15/Ekim/1967 tarihli  
ve E 966-5012/K 8989 Sayılı Kararı**

Trafik kayıtları mülkiyeti kesin olarak tesbit eden bir delil değilse de araç sahibini tesbit eden kuvvetli bir delil kabul edilmek gerekir.

**DÂVA :** Dâvacı vekili, dâvalılardan Muhsin'in yönetimindeki aracın müvekkilinin oğluna çarpıp yaraladığını ileri sürerek 41.807 lira 14 kuruş maddî ve mânevî tazminatın dâvalılardan alınmasını istemiştir.

**HÜKÜM :** Yapılan yargılama sonunda, çarpışma olayında dâvalılardan şoför Muhsin'in % 100 kusurlu olduğu ceza dosyasıyla sabit olduğundan, bilirkişi raporu uyarınca 100 lira maddî tazminat ile dâvacının boşta kaldığı süre içinde çektiği acı ve sosyal durumu gö-

---

(\*) Bu incelemede aşağıdaki kısaltmalar gözönünde tutulmuştur : **Ank. BD.** = Ankara Barosu Dergisi; **Art.** = Artikel; **Batider** = Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi; **BGE** = Entschei, dungen des Schweizerischen Bundesgerichtes; **Bkz.** = Bakınız; **HD.** = Hukuk Dairesi; **İHFM** = İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası; **Karş.** = Karşılaştırınız; **KTK** = 11/5/1953 tarihli ve 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (5/1/1961 tarihli ve 232 sayılı Kanunla değişik); **KTT** = 5/5/1961 tarihli Karayolları Trafik Tüzüğü; **MFG** = Bundesgesetz über der Motorfahrzeug-und Fahrradverkehr (15/3/1932 tarihli İsviçre eski Motorlu Taşıtlı Araçları Kanunu); **RKD** = Resmi Kararlar Dergisi; **SJK** = Schweiz. jurist'sche Karthotek; **STVG.** = Strassenverkehrsgesetz (19/12/1952 tarihli Alman Karayolları Trafik Kanunu); **SVG** = Strassenverkehrsgesetz (19/12/1958 tarihli yeni İsviçre Karayolları Trafik Kanunu).

zevce olarak takdiren 2.500 lira mânevî tazminatın dâvalılardan Muhsin' den alınarak dâvacıya ödenmesine ve fazla istekle, olayda kusurlu görülmeyen diğer dâvalı Mehmet'e yöneltilen dâvanın reddine karar verildiğine ilişkindir.

**YAR. 4.H.D. KARARI : 1 —** Dâvalılardan Mehmet kazayı yapan aracın trafik kaydına göre maliki durumundadır. Dâvacı, trafik kaydını esas alarak Mehmet'i dâva etmektedir. Trafik kayıtları mülkiyeti kesin olarak tesbit eden bir delil değilse de araç sahibini tesbit eden kuvvetli bir delil olarak kabul edilmek gerektir. Dâvalı Mehmet, aracı üçüncü kişiye sattığını ileri sürmüş ise de, satış, kazadan çok sonra olmuştur. Bu durumda dâvalı Mehmet aracın kaza sırasında kendi malı olmadığını, mülkiyetinin üçüncü kişide olduğunu, trafik kaydının gerçeğe uymadığını ispat zorundadır. Dâvalı Mehmet bu yöne ilişkin savunmasını ispatlayamamıştır. O halde, dâvalı Mehmet'in, araç sahibi olduğunun kabulü gerektir. Diğer taraftan, dâvalılardan Muhsin, kazayı yapan aracın şoförü olmadığını, düz kontak yapmak suretiyle aracı çalıştırıp üçüncü kişinin işini gördüğünü ileri sürmüşse de, bu yön, sadece savunmada kalmış, ispata yeter delil gösterilememiştir. Oysa ki, üçüncü kişi olduğu ve onun adına iş yaptığı bildirilen kimse, dâvalı Mehmet'in oğludur ve bu kişiye ilişkin sütün işletmesinin birlikte, yürütülmekte olduğu dosya içindeki yazılardan anlaşılmaktadır. Şu halde, dâvalı Mehmet tedbirsiz hareket etmek suretiyle Muhsin'in kullanmasına engel olmadığı gibi, Muhsin'in düz kontak yoluyla aracı işlettiği de savunmasından ileri gidememiş ve bu yönü ispata yeter delil de gösterilememiştir. Şu halde dâvalı Mehmet'in Trafik Kanununun 50 nci maddesi uyarınca aracın kullanılmasından doğan zarardan araç sahibi nedeniyle sorumlu tutulması gerekli bulunduğu düşünülmeden, onun hakkındaki dâvanın reddedilmiş olması usul ve kanuna aykırıdır.

**2 —** ... ..

**SONUÇ :** Temyiz olunan kararın gösterilen nedenlerle dâvacı yararına bozulmasına, 15/10/1967 gününde oybirliği ile karar verildi. (Ank. BD., Yıl 24 (1967), Sayı: 6, s. 1013).

## I. OLAY ve MAHKEMELERİN ÇÖZÜMÜ

**1 — O l a y :** Yargıtay 4. HD. nin, yukarıya almış olduğumuz kararına konu olan olayda, trafik sicilinde dâvalı Mehmet adı-

na yazılı bulunan aracı düz kontay yapmak suretiyle işleten şoför Muhsin, aracı sevk ve idare ettiği sırada, yüzde yüz kusurlu olarak dâvacı (D) nin oğluna çarpmış ve çocuğun çeşitli yerlerinden yararlanmasına sebep olmuştur. Kazadan sonra dâvacı (D), oğlu (O) adına, şahsa gelen zararlardan dolayı, hem «araç sahibi» durumunda bulunan Mehmet'i; hem de kaza anında aracı fiilen kullanan şoför Muhsin'i dâva etmiş; maddî ve manevî tazminat isteminde bulunmuştur.

Olayların akışından, dâvacı (D) nin, «araç sahibi» Mehmet'i KTK 50; şoför Muhsin'i ise, BK 41 vd. hükümlerine göre sorumlu kılmak istediği anlaşılmaktadır.

Kazaya sebep olan araç, trafik sicilinde dâvalı Mehmet adına kayıt ve tescil edilmiş durumdadır. Dâvacı da, trafik siciline göre, «araç sahibi» nin dâvalı Mehmet olduğu kanısı ile tazminat davasını KTK 50 uyarınca ona karşı yöneltmiş ve trafik hukuku açısından «araç sahibi» (= işleten) ve «sorumlu kişi» olarak Mehmet'i görmek istemiştir.

Dâvacı tarafın istemlerine karşı, dâvalı Mehmet ise (a) — ilk olarak, trafik sicilinde aracın kendi adına kayıt ve tescil edilmiş bulunmasına rağmen, aracı bir üçüncü şahsa satması nedeniyle, araçla herhangi fiilî bir ilişkisinin bulunmadığını ve (b) — ayrıca da aracın, şoför Muhsin tarafından düz kontak yapılmak suretiyle harekete getirilip, kendi bilgi ve rızası dışında kullanıldığını ileri sürmüştür.

2 — A s l i y e m a h k e m e s i n i n h ü k m ü : Dâvalı Mehmet'in bu itirazlarını kabul eden asliye mahkemesi, ona karşı yöneltilen dâvayı reddetmiş; ancak, maddî ve manevî tazminat istemlerini hükme bağlayarak, bunların BK 41 vd. hükümlerine göre sorumlu tutulan şoför Muhsin'den alınıp, dâvacıya verilmesine karar vermiştir.

3 — Y a r g ı t a y ' ı n k a r a r ı : Yargıtay ise, dâvalı Mehmet'in savunmasını, KTK 50 vd. uyarınca, kendisini sorumluluktan kurtarabilecek güçte görmemiştir.

Şöyle ki, dâvalı Mehmet, aracı bir üçüncü kişiye satmış olduğunu ileri sürdüğü halde, hem bu satış, kazadan sonra yapılmış; hem de dâvalı, «bu yöne ilişkin savunmasını —gereği gibi— ispatlayamamıştır.» Bu bakımdan, trafik kayıtlarında «araç sahibi» olarak görünen Mehmet'in, aracın, işletilmesi sırasında sebep olduğu zararlardan dolayı sorumlu tutulması gerekmektedir (KTK 50/I).

Diğer taraftan, dâvalı Mehmet, aracın, şöför Muhsin tarafından, kendi bilgi ve rızası dışında düz kontak yapılmak suretiyle işletilmiş olduğunu ileri sürmüştü de, olayların akışından, kendisinin, aracın başkaları tarafından kullanılmasını önleyecek tedbirleri almamış olduğu da anlaşılmıştır.

Dâvalı Mehmet'in KTK 50 uyarınca sorumluluğunu tesbit için, Yargıtay, bu arada diğer dâvalının da (şöför Muhsin) savunmasını değerlendirmektedir. Dâvalı şöför, aracı düz kontak ile çalıştırdığını ve aracı bu şekilde harekete geçirerek dâvalı Mehmet'in oğlunun işini gördüğünü ileri sürmüştür.

Olayları, bu düşünce akışı içinde değerlendiren Yargıtay, dâvalı Mehmet'in, sadece «şekli anlamda araç sahibi» olmayıp; aynı zamanda araçtan iktisaden yararlanan, «maddî anlamda araç sahibi» de olduğu kanısına varmış ve ayrıca dâvalının, aracın şöför Muhsin tarafından düz kontak yapılmak suretiyle kullanılmasını önleyici tedbirleri almamış bulunmasından dolayı kusurlu olduğu gerekçesiyle KTK 50/I anlamında sorumlu kılınması gerektiği sonucuna ulaşmıştır. Bu nedenle de, dâvacı (D) nin istemini dâvalı Mehmet yönünden reddeden asliye mahkemesi hükmünün bozulmasına karar verilmiştir.

## II. TRAFİK HUKUKUNDA ZARAR GİDERİMİ YÜKÜMLÜSÜ OLARAK «İŞLETEN» İN TAYİNİNE İLİŞKİN SİSTEMLER

1 — Genel olarak : KTK'muz, motorlu taşıt araçlarının «işletilmesi» (KTK 50/I'de «kullanılması») sırasında vuku bulacak zararların tazmini mükellefiyetini «araç sahibi» ne yüklemiştir. Ancak bu kavramı tanımlamamıştır.

KTK 50/I'e göre :

«Motorlu taşıt, müteharrik makine ve lâstik tekerlekli traktörlerin kullanımasından doğacak maddî ve ölüm dahil bedeni zararlardan dolayı araç sahipleri hukuken mesuldür.»

Motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları zararlardan dolayı akit dışı hukukî sorumluluk İsviçre Hukuku'nda 1958 tarihli «Karayolları Trafik Kanunu» (SVG) ile (1); Alman Hukuku'nda da 1952 tarihli «Karayolları Trafik Kanunu» ile düzenlenmektedir.

İsviçre Hukuku'nda 1958 tarihli SVG'ye göre (Art. 58/I) :

«Bir motorlu taşıt aracının işletilmesinden (Betrieb eines Motorfahrzeugs) dolayı bir kimse ölür veya yaralanırsa ya da bir şey zarara uğrarsa, bu zararlar için işleten (Halter, détenteur) sorumlu tutulur.

Aynı şekilde Alman Hukuku'nda, 1952 tarihli StVG'ye göre de (§ 7/I) :

«Bir motorlu taşıt aracının işletilmesi esnasında bir kimse ölür veya bedenen ya da sağlık yönünden bir zarara uğrar veya bir şeye zarar gelirse, işleten (Halter), zarar-görenin zararını gidermekle mükelleftir.»

Kanun koyucuların, İsviçre'de olsun (2), Almanya'da olsun (3) «sorumlu kişi» olarak gösterdikleri « işleten » (Halter, détenteur)

(1) Bugün İsviçre'de yürürlükte olan trafik kanunu, 1958 tarihli SVG'dir. Bu kanun, 1932 tarihli «Motorlu Taşıtlar Kanunu» nun yerine geçmiştir.

(2) İsviçre Hukukunda «işleten» (Halter) kavramına ilişkin açıklamalar için bkz. Strebel/Huber, Kommentar zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, II, Zürich, 1938, Art. 37, N. 45 vd.; Haffter, Die Motorfahrzeughaftpflicht im schweizerischen, deutschen, italienischen und französischen Recht, Winterthur, 1956, s. 86 vd.; Bussy, Motorfahrzeughaftpflichtversicherung II : Halter, SJK, 907 Ersatzkarte ,Nr. 12 vd.; Oftinger, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zweiter Band : Besonderer Teil, Zweite Hälfte, 2. überarbeitete und vermehrte Auflage, Zürich, 1962, s. 480 vd.; Badertscher/Schlegel, Strassenverkehrsgesetz, Zürich, 1964, Art. 58'e ilişkin açıklamalar.

(3) Alman Hukuku'nda «işleten» (Halter) kavramına ilişkin açıklamalar için bkz. Floegel/Hartung, Strassenverkehrsrecht, 13. Auflage, München/Berlin, 1961, s. 1375 vd.; Geigel/Geigel, Der Haftpflichtprozess, 13. Auflage, München/Berlin, 1967, s. 447 vd.

teur) her iki ülkedeki trafik kanunlarında da tanımlanmamıştır. Kanun koyucular, bu kavramın özelliklerini tesbit, kapsamını tayin ve tanımının yapılması işini öğreti ve uygulamaya bırakmışlardır.

Bizim hukukumuzda, KTK'muz da, «araç sahibi» deyimini ile anıldığı «Halter» kavramını tanımlamamıştır. Bu kavram, öğretilerde çeşitli deyimlerle anılmaktadır: Tutucu, vaziüyed, işletici vb. (4).

Biz daha önceki trafik hukukuna ilişkin incelemelerimizde «Halter, détenteur» karşılığı olarak «işleten» sözcüğünü kullanmıştık (5). Diğer deyimlere oranla, daha açık bulduğumuz bu deyim «kötünün en iyisi» olması nedeniyle bu incelemede de kullanacağız.

2 — «İşleten sıfatı»nın tayinine ilişkin sistemler:

Trafik hukukunda «işleten» i tayin bakımından başlıca iki ölçü geliştirilmiştir: a) Şekli sistem ve b) Maddî sistem.

a) Sorumlu kişinin tayininde, araç ile kişi arasındaki fiilî ve iktisadî ilişkiye önem vermeyen şeklî sistem'e göre «işleten», trafik ruhsatnamesinde (KTK 19/A, 20; KTT 27, 21) ve sigorta poliçesinde (KTK 51; SVG Art. 63/I) adı yazılı bulunan kimsedir. Bu sistemde, sadece kanun uyarınca, «işleten» adına kaydı gereken hususlarda, bu kaydın adına yapıldığı kimseye «işleten» gözüyle bakılmaktadır.

Şeklî sistemin başlıca üstünlüğü, bir trafik kazasında sorumlu

(4) Akın, M. Zeki, Motorlu Nakil Vasıtaları Kazalarına Karşı Mecburi Mesuliyet Sigortası, Ankara, 1963, s. 88 vd.; Tandoğan, H., Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara, 1961, s. 227 vd.; Adal, E., Trafik Kazalarında Akit-Dışı Hukukî Sorumluluk, İstanbul, 1963, s. 78 vd.

(5) Özsunay, E., Karayolları Trafik Kanunumuzdaki Büyük Bir Boşluk: Çalınan veya Araç Sahibinin İzni Dışında Kullanılan Motorlu Taşıtların Sebepleri Oldukları Zararlardan Doğan Hukukî Sorumluluk, İHFM, C. XXX (1964), Sayı: 3/4, s. 827 vd.; Özsunay, E., Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandırdığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İHFM, C. XXXII (1966), Sayı: 1, s. 161 vd., Özsunay, E., Araç Sahibinin Fiil ve Davranışlarından Sorumlu Olduğu Şahıslar, Batider, Ocak 1967, C. IV, Sayı: 1, s. 1 vd.

kişinin kim olduğunu bize en kısa zamanda ve en güvenilir şekilde bulup çıkarmasıdır (6).

b) Araç üzerindeki belirli bir fiilî ve iktisadî hakimiyet ilişkisine önem veren m a d d î s i s t e m d e ise, bu ilişki başlıca iki şekilde ortaya çıkmaktadır : aa — Aracın, bir kimsenin hesabına ve tehlikesi ona ait olmak üzere işletilmesi (Betrieb, KTK 50/I anlamında «kullanılması») ve bb — Araç üzerinde tasarruf kudreti. (7).

aa — Aracın bir kimsenin hesabına ve tehlikesi ona ait olmak üzere işletilmesi (Betreiben des Fahrzeugs auf Rechnung und Gefahr des Halters), aracın donanım, bakım ve işletilme giderlerinin (benzin ve yağ giderleri, garaj kirası, şoför stihdam edilmesi halinde ona verilecek ücret vb.) işleten tarafından üstlenilmesi; aracın vergisinin ve sorumluluk sigortası primlerinin onun tarafından ödenmesi ve aracın işletilmesinden sağlanacak iktisadî çıkarların işletene ait olması anlamına gelir (8). Bir Federal Mahkeme kararında belirtildiği gibi, işleten (Halter), aracın trafiğe çıkarılmasında sürekli bir çıkarı bulunan ve bu duruma ilişkin mükellefiyetleri üzerine alan kimsedir (9).

Aracın işletilmesinden sağlanacak çıkarlar, öğretisi ve uygulamada geniş olarak yorumlanmaktadır. Burada, sadece maddî ve malî nitelikteki çıkarlar sözkonusu olmayıp, bu kavram, manevî çıkarları da içine alır (10).

bb — Araç üzerindeki tasarruf kudreti (Verfügungsgewalt, faculté de disposer du vehicule), bir araç üzerinde belirli bir sefer bakımından ve belli bir andaki hakimiyeti değil, fakat bir aracın ne zaman trafiğe sokulup, çekileceği; kimin tarafından, nasıl ve hangi

(6) Strebel/Huber, Art. 37, N. 47; Haffter, s. 87.

(7) Strebel/Huber, Art. 37, N. 55.

(8) Oftinger, II/2, s. 481; Haffter, s. 90.

(9) BGE 70 II 180.

(10) Oftinger, II/2, s. 481; Strebel/Huber, Art. 37, N. 60; Haffter, s. 90.

Aynı çözüm Alman Hukuku'nda da kabul edilir. Bkz. Floegel/Hartung, s. 1376.



gayelerle kullanılacağı, donanım, bakım ve gözetiminin nasıl ve ne şekilde yapılacağı konularında karar verme yetkisini ifade eder (11).

Özellikle aracın kısa bir süre için kiraya verilmesi ya da bir başkasına kullandırılması (ariyet) hallerinde, araç üzerindeki tasarruf kudreti geçici olarak kesilip kalkabilirse de, bu durum «işleten» sıfatının sona ermesini gerekli kılmamaktadır (12).

Alman (13) ve İsviçre Hukuklarında, «işleten sıfatı»nın tayini bakımından baskın görüş «maddî sistem» i savunur (14).

Bizim hukukumuzda da, öğretisi ve bazı Yargıtay kararları bu sistemi benimsemişlerdir (15).

Haffter'in belirttiği gibi, maddî sistemin başlıca üstünlüğü, aracın işletilmesi (KTK 50/I'de «kullanılması») olgusunda temellenen tehlike sorumluluğu (Gefährdungshaftung) prensibini açıkça ortaya koymasındadır (16).

«Maddî sistem» in verilerine dayanılarak, «işleten» aşağıdaki şekilde tanımlanabilir : İ ş l e t e n (Halter, détenteur), bir aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işleten; araç ve aracın işletilmesi için gerekli personel üzerinde fiilî ve doğrudan doğruya tasarruf kudreti bulunan kimsedir.

Oftinger (17) tarafından yapılan bu tanım, İsviçre Hukuku'ndaki baskın görüşü yansıtmaktadır. Bu bakımdan, KTK 50/I'de anılan

(11) Oftinger, II/2, s. 481/482; Strebel/Huber, Art. 37, N. 59; Haffter, s. 89/90.

(12) Bussy, SJK, 907 Ersatzkarte, Nr. 15; BGE 63 II 196. Buna karşı, uzun süreli bir kira sözleşmesi ile bir otomobilin bir kimseye kiralanması halinde, «işleten» sıfatı kiracıya ait olur. Bkz. BGE 62 II 190.

(13) Floegel/Hartung, s. 1376; Geigel/Geigel, s. 447 vd.

(14) Oftinger, II/2, s. 812 vd.; Strebel/Huber, Art. 37, N. 55; Haffter, s. 87 vd.; Bussy, SJK, 907 Ersatzkarte, Nr. 15 vd. Ayrıca bkz. BGE 62 II 138/139; 190/191; 63 II 211/212; 64 II 314; 70 II 179.

(15) Adal, s. 78 vd. Ayrıca bkz. Yargıtay 4. HD. nin 21/9/1967 tarihli ve E 967-5794/K 6679 sayılı kararı (Ank. BD. Yıl: 24 (1967), Sayı : 6, s. 1011).

(16) Haffter, s. 88.

(17) Oftinger, II/2, s. 481.

«araç sahibi» kavramı, hangi deyimle anılırsa anılsın, bu kavramı «maddî sistem» i yansıtan bir kapsam içinde ele almak ve sorumlu kişiyi, «maddî sistem» anlamındaki «işleten» kavramının özellikleri ile tayine çalışmak gayeye daha uygun olur.

### III. «İŞLETEN» SIFATININ TAYİNİNDE TRAFİK SİCİLİNİN ROLÜ

#### 1 — Genel olarak :

Karayolları Trafik Kanunu'muz, «kayıt, tescil ve muayene» başlığını taşıyan «beşinci bölüm» ünde (KTK 17 vd.), taşıt araçlarının muayene, kayıt ve tesciline ilişkin hükümler koymaktadır.

KTK'na göre, bir motorlu taşıt aracının, «işleten» in ikametgâhı ya da işyerinin bulunduğu il trafik şube ya da bürosuna kayıt ve tescil ettirilmeksizin trafiğe çıkarılması yasaktır (KTK 17).

Kayıt ve tescil için, ilgili trafik şube ya da bürosuna bir dilekçe ile başvurulur (KTT 25). Bu başvuruya üzerine, teknik muayene sonucunda trafiğe çıkarılması uygun görünen ve malî sorumluluk sigortası sözleşmesi ile sigorta kapsamı içine alınmış bulunan taşıt aracı kayıt ve tescil edilir (KTK 19; KTT 26).

Kayıt ve tescil sıra numarası esasına göre yapılır. Ayrıca, ad ve soyadlarına göre işletenlerin( araç sahipleri), şöför ve sürücülerin de ayrı ayrı kayıtları tutulur. (KTT 24).

Kayıt ve tescilden sonra, işletene trafik ruhsatnamesi, kayıt ve tescil oldukları ile sıra numaralarını gösterir plâkalar ve sefer görev emri pusulası (KTK 19/C) verilir. Özel binek araçları ile lâstik tekerlekli traktörler dışında, ayrıca her taşıt için, bunu kullanan şöförleri ve bunların kullanma zamanlarını gösterir bir çalışma kartesi verilmesi de zorunludur (KTK 19/B).

Kayıt ve tescil yapılmaksızın bir aracın trafiğe çıkarılmaması emredici hükümlerdendir (KTK 17). Ancak kayıt ve tescil işlemleri zamana ihtiyaç gösterdiğinden, KTK, belli şartların gerçekleşmesi halinde bu işlemler tamamlanana kadar geçici ruhsatname ve plâkalar ile araçların trafiğe çıkarılabilmesine de izin vermiştir (KTK 18; KTT 35/II). Geçici ruhsatname ve plâka alınmadıkça, aracın trafiğe çıkarılması kesin olarak yasaktır (KTK 18/I).

Aracın satılması, trafikten çekilmesi ya da hurdaya çıkarılması gibi durumlarda da, «işletenler», trafik sicilindeki kaydın silinmesi için ilgili trafik şube ya da bürolarına başvurmak mecburiyetindedirler. Başvurma üzerine, trafik ruhsatnamesi plâkalar ve varsa çalışma karnesi geri alınır ve isteğine göre işletene a) aracın başka yere nakli halinde bir temiz kâğıdı; b) trafikten çekilmesi ya da hurdaya çıkarılması durumlarında ise, bu durumu belirten bir belge verilir (KTT 25/B).

Kanun koyucu, trafik ruhsatnamesinde (ve çalışma karnesinde) yazılı bilgilerden herhangi birinin değişmesi halinde, işletene 20 gün içinde ilgili trafik şube ya da bürosuna başvurmak mükellefiyetini yüklemişse de, bu hüküm ne yazık ki, uygulamada gayeye uygun bir şekilde işleyememektedir.

Kısaca açıklamış olduğumuz özellikleri ile trafik sicili, diğer resmî sicillerden, özellikle tapu sicilinden çok farklı nitelikte bir nitelik göstermektedir. Şöyle ki, tapu siciline yapılan tesciller çok kez kurucu nitelikte olduğu halde; trafik siciline yapılan kayıtlar sadece açıklayıcı niteliktedir (18). Bir Yargıtay kararında belirtildiği gibi «trafik idaresindeki sicil kaydı, maliki değil, trafik sorumlusunu belirtmek bakımından kıymet ifade eder. Trafik kayıtlarının, nüfus ve tapu kayıtları gibi özel bir nitelik izafe olunarak, dava yoluyla terkin veya düzeltilmesi sözkonusu olamaz.» (19)

Bütün bu açıklamalar gösteriyor ki, trafik sicili özellikle sorumlu kişi olarak işletenin tayinine ilişkin hususlarda ispat hukuku açısından önem taşımaktadır (20).

## 2 — T r a f i k s i c i l i n i n r o l ü :

Bir motorlu taşıt aracının sebep olduğu zararlardan dolayı «işleten» i tesbit ederken başlıca iki durumla karşılaşabilmek mümkündür :

(18) Adal, s. 89 vd.

(19) Yargıtay İcra-İflâs Dairesinin 31/5/1966 tarihli ve E 5998/K 5898 sayılı kararı (RKD, Yıl : 1, Temmuz/Ağustos, 1966, Sayı : 5/6, s. 88/89) Karş. Yargıtay 4. HD. nin 10/5/1966 tarihli ve E 1965-5258/K 5532 sayılı kararı (RKD, Yıl : 2; Şubat 1967, Sayı : 2, s. 30 vd.

(20) Bkz. Strebel/Huber, Art. 37, N. 74; Bussy, SJK, 907 Ersatzkarte, Nr.

a) Çok kez, bir aracın işleteni, aracın trafik kayıtlarında adına kayıtlı bulunduğu kimsedir. Böylece, «şeklî anlamda işleten» ile «maddî anlamda işleten» kavramları birbiriyle çakışmaktadır. Eğer, trafik sicilinde, araç kendi adına kayıt ve tescil olunan kimse (= şeklî anlamda işleten), aynı zamanda aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işleten, aracın giderlerini üstlenen, aracın iktisadî çıkarlarından yararlanan ve araç üzerinde fiilî tasarruf kudreti bulunan kişi (= maddî anlamda işleten) ise, o zaman iki kavram çakışma durumundadır. Böyle bir halde, zarar gören kimse, davasını şeklî anlamda işletene (trafik sicilinde adı yazılı kimseye) yönelttiği zaman; onun, aynı zamanda «maddî anlamda işleten» olduğunu da ispat etmekle yükümlü değildir. Burada ispat yükü yer değiştirir (MK 5) ve «maddî anlamda işleten» olmadığını ispat yükü, «şeklî anlamda işleten» durumunda bulunan dâvalıya ait olur. Nitekim bu nokta, incelediğimiz olay dolayısıyla Yargıtay tarafından da benimsenmiş ve trafik kaydının gerçeğe uygun olmadığını ispat yükü, dâvalı tarafa ait sayılmıştır.

b) Bazı durumlarda ise, araç, trafik kayıtlarında belli bir kimsenin adına kayıt ve tescil olunduğu halde (şeklî anlamda işleten), «maddî anlamda işleten» in başka bir kişi olabilmesi mümkündür. Bu durumda, davasını şeklî anlamda işleten yerine, maddî anlamda işletene yöneltecek dâvacının, —maddî sistemin verilerine göre—, bu ikinci kişinin «işleten» olduğunu ispat etmesi gerekir (MK 6).

### 3 — U y g u l a m a :

Uygulamada çok rastlanan başka bir durum da şudur : Çok kez, bir araçtan iktisaden yararlanan ve araç üzerinde fiilî tasarruf kudreti bulunan kişiler, vergiden kaçmak, tazminat taleplerini zamanaşımına uğratmak vb. gayelerle, aracı güvendikleri bir yakınlarına devretmekte ve bir tazminat talebiyle karşılaştıkları zaman da, aracın satımına ilişkin belgeyi öne sürerek sorumluluktan kurtulmaya çalışmaktadırlar (21). İncelediğimiz olayda da, buna benzer tipik bir durum söz konusudur. Bu çeşit, kanuna karşı dolanlar bakımından bir ayırım yapmak yerinde olur :

a) Şayet araç, kazanın vukubulduğu tarihten önce satılmış ise, KTK 50/I anlamında sorumlu işleteni tayin edebilmek için «maddî

(21) Adal, s. 91.

sistem» in ölçüleri uygulanmalıdır. Aracın eski işleteni, trafik kayıtlarında adı yazılı bulunmasına rağmen, araç üzerinde fiilî ve iktisadî herhangi bir tasarruf kudretine sahip bulunmuyor ve araçtan iktisaden yararlanmıyorsa, «şeklî anlamda işleten» durumundadır. Böyle bir halde, davanın sicilde adı görünen «şeklî anlamdaki işleten» e değil, fakat araç üzerinde tasarruf kudreti bulunan ve araçtan iktisaden yararlanan «maddî anlamda işleten» e karşı yöneltilmesi gerekir.

b) Buna karşı, kazanın vuku bulduğu tarihten sonra araç bir başkasına satılmış ise, dâvanın yöneltileceği «işleten», yine trafik kayıtlarında adı yazılı bulunan kimse den başkası değildir.

İsviçre uygulamasında, genellikle maddî anlamda işletenin kim olduğunun belirli olmadığı, özellikle çeşitli kişilerin «gerçek işleten» (wirklicher Halter) olup olmadıklarının tartışma konusu bulunduğu hallerde, işleten kavramı «şeklî ölçüler» e göre tayin edilmektedir (22).

#### IV. SONUÇ

Bu açıklamaların ışığında, incelediğimiz karar ele alınacak olursa, Yargıtayın doğru sonuçlara vardığı görülecekti.

1 — Şöyle ki, davalı Mehmet, sadece «şeklî anlamda işleten» olmayıp, olayların akışından, onun aynı zamanda «maddî anlamda» da işleten olduğu anlaşılmaktadır. Bu bakımdan, dâvanın KTK 50/I anlamında ona karşı yöneltilmesi yerindedir. Bu halde, davacı (D), davalı Mehmet'in «gerçek işleten» ya da «maddî anlamda işleten» olduğunu ispatla yükümlü olmayıp, aksine kendisinin «gerçek işleten» olmadığını, başka deyimlerle araçtan iktisaden yararlanan ve araç üzerinde fiilî tasarruf kudreti bulunan kimse den bir başkası olduğunu ispat yükü davalı Mehmet'e aittir (23).

(22) Baselstadt Zivilgericht'in 15/12/1954 ve Appellationsgericht'in 25/1/1957 tarihi tarihli kararları, Schweizerische Juristen Zeitung, 54, 240/241.

(23) Karş. Strebél/Huber, Art. 37, N. 74

Nitekim o da, bu yolu denemiş, kendisinin «gerçek işleyen» olmadığını, aracı bir üçüncü kişiye satmış bulunduğunu ileri sürmüştü de, **satım sözleşmesinin kazanın vukubulduğu tarihten sonra yapılmış olması**, onu, bu konudaki savunması bakımından çok zayıf bir duruma getirmiştir. Davalı, savunmasında, maddî anlamdaki işletenin bir başkası olduğunu ispat edemediği için, KTK 50/I uyarınca «sorumlu kişi» olarak kabul edilmiştir. Bu noktada, Yargıtay'ın kararında açıkça belirtilen bu çözümün yerinde olduğu bir gerçektir.

2 — Dâvalı Mehmet'in, KTK 50/I anlamında «sorumlu kişi» olduğu tesbit edildikten sonra, onun sorumluluktan kurtulması ancak KTK 50/II'de öngörülen kurtuluş sebeplerinden birine dayanabilmesiyle mümkündür. KTK 50/II, **İsviçre Hukuku'nda 1932 tarihli eski Motorlu Taşıtlar Kanunu'nun 37/II hükmünü ve yürürlükteki 1958 tarihli SVG'nin de 59. maddesi hükmünü karşılamaktadır.** Bununla beraber, bugünkü şekliyle KTK 50/II hükmünün, trafik hukukundaki **tehlike sorumluluğunu (24) yansıtmaktan uzak olduğu göze çarpmaktadır (24).** Zira metne aynen bağlı kalındığında KTK 50/II ile kusur sorumluluğunun ötesine bile gidebilmek mümkün değildir. Ne var ki, incelediğimiz olayda dâvalı Mehmet KTK 50/II'nin mevcut metni ile bile sorumluluktan kurtulamıyacaktır. Zira, bu hükme göre işletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için — diğer sebepler dışında — «kusursuz olduğunu» ispat edebilmesi de yetmektedir. Ancak, dâvalı Mehmet, işleten olarak, aracın gözetimine ilişkin tedbirler bakımından gereken özeni göstermemiş ve aracın — düz kontak yoluyla da olsa — bir başkası tarafından harekete geçirilmesini kendi kusurlu davranışı (ihmâl) sonucunda önlememiştir. Bu durumda onun, KTK 50/I uyarınca, hem şekli; hem de maddî anlamda işleten olarak sorumlu kılınacağı tabiidir.

---

(24) Özsunay, E., Araç Sahibinin Fiil ve Davranışlarından Sorumlu Olduğu Şahıslar, Batider, Ocak 1967, C. IV, Sayı : 1, s. 54 vd.

O halde olayda zararı tazmin mükellefiyeti, asliye mahkemesinin düşündüğü gibi, sadece BK 41 vd. uyarınca haksız fiil faili şöför Muhsine ait olmayıp, Yargıtay'ın isabetle belirttiği şekilde, «işleten» sıfatıyla, sorumlu kişi olarak dâvalı Mehmet'e de aittir (KTK 50).