

Araştırma Makalesi / Research Article

ISSN: 2687-4091

JCS, Volume (10)

<https://dergipark.org.tr/jcsci>

Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun Hukukî Niteliği ve Sigortalanabilirlik Açısından Değerlendirilmesi

*An Assessment of the Legal Nature
of the Liability of the Motor Vehicle Operator and Its
Insurability*

Atıf Gösterimi:
Karaduman, E (2026). Motorlu
Araç İşletenin Sorumluluğunun
Hukukî Niteliği ve
Sigortalanabilirlik Açısından
Değerlendirilmesi, Başkent
Üniversitesi Ticari Bilimler
Fakültesi Dergisi, (10), 43-60.

Ece KARADUMAN¹

Özet

Amaç: Motorlu aracın işletilme hâlinde olup olmadığının tespiti, meydana gelen zarardan sorumluluğun hukukî niteliğinin ve zararın, zorunlu malî sorumluluk sigortasının teminatı kapsamına girip girmediğinin belirlenmesi açısından önem arz eder. Bu nedenle öncelikle motorlu araç işletenin sorumluluğunun, aracın işletilme hâlinde olup olmamasına göre ayrıma tâbi tutularak incelenmesi, birbirinden farklı durumlarda ortaya çıkabilecek zararlardan doğan sorumluluğun hukukî niteliğinin tespit edilmesi ve konunun sigortalanabilirlik açısından değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Yöntem: Çalışma, motorlu araç işletenin sorumluluğunun hukukî niteliğine ve sigortalanabilirliğine ilişkin tespit ve değerlendirmeler içermekte olup literatür taraması ve mevzuat incelemesi sonucunda elde edilen bulguların içtihatlar ışığında değerlendirilmesi ve tespitlerde bulunulması ile sonuca bağlanmıştır.

Bulgular: Motorlu aracın işletilmesinin zarara sebep olması ile işletilme hâlinde değilken kazaya sebep olması durumunda işletenin sorumlu tutulmasının koşulları

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Başkent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Mahkeme Büro Hizmetleri Programı, ekaraduman@baskent.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7076-2789.

birbirinden farklıdır. Motorlu araç işletenin sorumluluğunu doğuran, aracın işletilme hâlinde olup olmadığına göre farklılık gösteren özel koşullar değerlendirildiğinde, sorumluluğun hukukî niteliği ile ilgili olarak doktrinde farklı görüşler yer almaktadır. Zarara sebep olan motorlu aracın işletilme hâlinde olup olmaması, sigortalanabilirliğini de doğrudan etkiler.

Sonuç ve Katkıları: Motorlu aracın işletilmesi zarara sebep olmuşsa işletenin sorumluluğu tehlike esasına dayanır. Aracın işletilme hâlinde olmamasına rağmen işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru veya araçtaki bozukluk kazaya ve zarara yol açmışsa, sorumluluğun olağan sebep sorumluluğu niteliğinde olduğu genel olarak kabul edilir. Kazada işletenin kusuru varsa, sorumluluk kusur esasına dayanır. İşletilme hâlinde olmayan araçların sebep olduğu zararlar sigorta teminatı dışında kalır (ZMSS Genel Şartları A.6.). Bu çalışmanın uygulayıcılara, motorlu araç sebebiyle zarar görenlere ve doktrine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Sınırlılıklar: Çalışmanın konusunun, farklı disiplinleri ve hukukun da farklı dallarını ilgilendiren yönleri bulunmaktadır. Konu, esas olarak borçlar hukuku kapsamında irdelenmiştir. Konunun sigorta hukuku yönü, sorumluluk hukukuna ilişkin değerlendirmelere katkı sağlamış olup sigortacılığın hukukî yönü dışında kalan teknik boyutu çalışma için belirlenen sınırın dışında tutulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Motorlu araç işletenin sorumluluğu, zorunlu malî sorumluluk sigortası, kusursuz sorumluluk, işletilme hâli.

Jel Kodu: K13, K12, G22.

Abstract

Purpose: In order to determine the legal nature of liability for the resulting damage and to evaluate whether such damage falls within the scope of coverage of compulsory liability insurance, it is crucial to determine whether the motor vehicle was in a state of operation or not. Consequently, this study primarily aims to examine the liability of the motor vehicle operator by differentiating between cases in which the vehicle is classified as in a state of operation and those in which it is not, to determine the legal nature of liability arising from damage that may occur under differing factual circumstances, and to evaluate the matter from the perspective of insurability.

Methodology: The study sets out findings and evaluations concerning the legal nature and the insurability of the operation of motor vehicles and concludes with an assessment of these findings in the light of judicial precedents.

Findings: The conditions under which a motor vehicle operator is held liable for damage vary depending on whether the vehicle is considered to be in a state of operation or not, reflecting the differing legal nature of liability in each case. When the specific conditions giving rise to the liability of the motor vehicle operator are examined, it becomes evident that such conditions vary depending on whether the vehicle is in operation. In this context, differing views exist within legal doctrine regarding the legal nature of the liability in question. Whether the motor vehicle that caused the damage is in operation or not directly affects its insurability.

Implications: The legal liability of the operator for damages resulting from the operation of a motor vehicle constitutes a form of strict liability based on danger. It is generally accepted that, even when the vehicle is not in a state of operation, if the fault of persons responsible for the operator's actions or a defect in the vehicle contributes to an accident and the resulting damage, the operator bears strict liability arising from the failure to fulfill the duty of care. If the operator was at fault in the accident, liability is based on the principles of fault. Liability for damages resulting from a vehicle not in operation is excluded from the coverage provided by compulsory liability insurance (Clause A.6). This study aims to contribute to legal practitioners, persons who have suffered damage as a result of motor vehicles, and legal doctrine.

Limitations: The subject matter of the study has aspects that concern multiple disciplines and various branches of law. The subject has been primarily examined within the scope of law of obligations. The insurance law aspect of the subject has contributed to evaluations regarding liability law, while the technical dimension of insurance beyond its legal aspect has been excluded from the scope of the study.

Keywords: Motor vehicle operator liability, compulsory liability insurance, strict liability, operation of a motor vehicle.

Jel Codes: K13, K12, G22.

1. Giriş

Motorlu araçların neden olduğu zararlardan sorumluluk, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda² (KTK), "Hukuki Sorumluluk ve Sigorta" başlıklı "Sekizinci Kısım" altında "İşletenin Hukuki Sorumluluğu" başlıklı "Birinci Bölüm" kapsamında özel olarak düzenlenmiştir. Sorumluluğun koşulları, hem işletenin hukukî durumunun hem de sigorta şirketinin sorumluluğunun tespiti açısından belirleyici nitelik taşır. Bunun yanında, işletenin sorumluluğunda hangi hallerde KTK hükümlerinin, hangi hallerde genel hükümlerin uygulanacağı önem arz eder. İşletenin sorumluluğunun doğmadığı durumlarda, sigortacının sorumluluğu da bulunmaz (Yargıtay (Y) 17. Hukuk Dairesi (HD.), E. 2014/3743, K. 2015/9401, T. 02.07.2015, Yargıtay Karar Arama). Ancak, işletenin sorumluluğu kapsamına giren her zarar da sigorta teminatı içerisinde yer almaz.³

KTK, uygulama alanını, aksine bir hüküm olmadıkça "karayolu" için yapmış olduğu tanımdan daha geniş belirlemiştir. Bu Kanun'a göre, "Karayolu: Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır" (KTK m. 3). Söz konusu Kanun, karayollarının yanı sıra aksine hüküm bulunmadıkça "...

a) Karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile,

² No. 2918, RG. 18.10.1983, 18195.

³ Bkz.: "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları"nın (ZMSS Genel Şartları) A.6. hükmü ve KTK m. 92.

b) Erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da..." uygulama alanı bulur (KTK m. 2).

Kazada yaralanan ya da ölen kişi varsa ve bu kişiler hatır için karşılık olmadan taşınmaktalarsa ya da motorlu araç bu kişiye hatır için karşılık almadan verilmişse işletenin veya işletenin bağlı olduğu teşebbüsün sahibinin sorumluluğu genel hükümlere tâbi tutulmuştur. Motorlu aracın maliki ile işleten arasındaki ilişkide araçta oluşan zarar nedeniyle sorumluluk da genel hükümler kapsamına girer. Zarar görenin yanındaki bagajı ve benzer mahiyetteki eşyası dışında araçta yer alan eşyanın uğradığı zarardan işletenin veya teşebbüs sahibinin sorumluluğu da yine genel hükümlerin uygulama alanına dahildir (KTK m. 87). Kusursuz sorumluluk hallerinde tazminatın belirlenmesinde de aksi öngörülmediği takdirde (6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu⁴ m. 49 vd.) kusur sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanacağı doktrinde ve içtihatlarda kabul edilmektedir (Y. 17. HD., E. 2014/3743, K. 2015/9401, T. 02.07.2015, Yargıtay Karar Arama). Genel hükümlere tâbi tutulmuş bir başka sorumluluk da, "çekilen araçla ilgili olarak sorumluluk..."tur (KTK m. 102/1).

KTK m. 91/1, işletenlere KTK m. 85/1 uyarınca doğan sorumluluklarının karşılanması için malî sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu öngörmüştür. KTK m. 85/1'de, "bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar" düzenlemesi yer alır. Anılan hüküm, işletenin motorlu aracın işletilmesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluğunu öngörmekte olup tehlike esasına dayanan bir sorumluluk hâlini ifade eder (Ateş, 2012: 344; Y. 17. HD., E. 2014/6358, K. 2014/6244, T. 21.04.2014, Yargıtay Karar Arama). Motorlu aracın tehlikesi, kendisinden kaynaklanan enerjinin etkisi ile hızla çalışmasından (Kılıçoğlu, 2024: 506; Çetiner, 2024: 435) ve aracın ağırlığından kaynaklanır (Çetiner, 2024: 435).

2. Kavramsal Çerçeve: "Motorlu Araç" ve "Motorlu Aracın İşletilmesi" Kavramları

Motorlu araç işletenin sorumluluğunun şartlarından biri, motorlu bir aracın işletilmesidir. Burada önem arz eden iki husus vardır: İlki, motorlu araç kavramının ne anlama geldiğidir. İkincisi, işletilme fiilinden anlaşılması gerekenin ne olduğudur.

KTK m. 3'te doğrudan "motorlu araç" tanımlanmamış olsa da diğer tanımlardan anlamının tespiti mümkündür. Anılan hükme göre, "Araç: Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır". "Taşıt: Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere "motorlu taşıt" insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere "motorsuz taşıt" denir". O halde, tanımlarda geçen motorsuz olanlar çıkarıldığında motorlu araçtan kastın ne olduğu tespit edilebilmektedir. "Motorsuz taşıtlar ve motorlu bisiklet sürücülerinin hukukî sorumluluğu genel hükümlere tâbidir" (KTK m. 103). "Motorlu araç" kavramına sigorta perspektifinden bakıldığında durumun daha net olduğu söylenebilir. Zira, KTK'ya dayanılarak hazırlandığı hükme bağlanan (A.2.) ZMSS Genel Şartları'nda bu kavram tanımlanmış olup, düzenlemeye göre,

⁴ No. 6098, RG. 04.02.2011, 27836.

“Motorlu Araç: İlgili mevzuat gereği trafiğe çıkması trafik siciline veya ilgili mevzuatla düzenlenen özel sicile tescile tâbi motorlu araçları...” ifade eder (A.2.).

“Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen bilette işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar” (KTK m. 85/1). Bu hüküm, motorlu aracın “işletilmesi” esnasında ortaya çıkan zararlar nedeniyle sorumluluğu düzenlemiştir. Bahsi geçen düzenleme bu yönüyle, işletilme hâlinde olmayan motorlu aracın sebep olduğu zarar nedeniyle sorumluluğu hükme bağlayan KTK m. 85/3'ten ayrılır.

Aracın işletilmesi kavramına yargı kararlarında da yer verilmiştir. Y. 17. HD.'nin konu ile ilgili kararında yaptığı kapsamlı açıklamaya göre, “... bir kısım yazarlar aracın işletilme halinde olmasından anlaşılması gerekenin (ki bu görüş mekanik görüş olarak adlandırılmaktadır.) tehlikenin motorlu aracın mekanik aksamının çalışması, özellikle motor ve ışık düzeninin çalışması veya bunlar çalışmasa dahi aracın kendiliğinden de olsa (örneğin park halinde bulunan bir aracın freninin veya vitesinin boşalması kendiliğinden hareket etmesi gibi) hareket halinde olmasını ararken, karşı görüşte olanlar ise aracın trafiğe çıkarılmasının ve karayolunda bulunmasının işletilme halinde olduğunun kabulü için yeterli bulunduğunu ve (...) karayolu sayılan yerlerde park halinde bulunan bir aracın işleteninin sorumluluğunun da tehlike sorumluluğu olduğunu kabul etmektedirler (...) Yasa'nın 85/3'ncü maddesinin açık hükmü karşısında mekanik sistemin benimsenmesi gerek ise de, bunun her somut olayın ve özellikle sürücüsünün amacı nazara alınarak değerlendirilmesi gerekeceği de açıktır. Örneğin kırmızı ışıkta beklemek durumunda olan bir araç sürücüsünün aracı stop etmesi veya sürücünün yol kenarındaki bir yerden adres sormak, herhangi bir şey almak için aracı kısa süreli hareketsiz bırakması, yani aracı terk maksadı taşımaması durumunda işletenin sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olmadığını kabul etmek de yasa koyucunun amaçları ile bağdaşmayacaktır” (Y. 17. HD., E. 2016/4271, K. 2019/548, T. 23.01.2019, Yargıtay Karar Arama; Y. 17. HD., E. 2014/6358, K. 2014/6244, T. 21.04.2014, Yargıtay Karar Arama). Makine tekniğine dayanan işletme görüşü, İsviçre Federal Mahkemesi tarafından 1937 yılından bu yana kabul görmektedir (Akbulut, 2014: 46).⁵ Doktrinde, kanun koyucunun işletme kavramını ilk görüşe göre kabul ettiği, ancak KTK m. 85/3'te trafiğe çıkarma görüşünün belli ölçüde uygulama alanı bulduğu yönünde önemli bir görüş bulunmaktadır (Eren, 2025: 799).

Yargıtay'ın bir kararında, işletilme hâlindeki motorlu aracın neden olduğu zarar kapsamında değerlendirilen bir olayda, davalı “...arızalanması nedeni ile aracı yolda kenara çekmiş bu sırada araçtan sızan yağ zeminin kayganlaşmasına sebep olarak kazaya...” yol açmıştır (Y. 17. HD., E. 2014/6358, K. 2014/6244, T. 21.04.2014, Yargıtay Karar Arama). Bir başka kararda, araçtan sürücü yük boşaltmak için kısa süreli inmiş, aracın işletilme durumunda olduğuna hükmolunmuştur (Y. 17. HD., E. 2016/5836, K. 2019/1540, T. 14.02.2019, Yargıtay Karar Arama).

Somut olayı değerlendirecek kişilerin esas alacağı bir tanıma ihtiyaç vardır ve bu tanım ZMSS Genel Şartları'nda yer almaktadır. 4 Aralık 2021 tarihinde değişikliğe uğrayan tanıma göre, “İşletilme Hali: Motorlu aracın mekanik aksamının çalışmasını

⁵ Bu görüşün hakim görüş olduğuna dair ayrıca bkz.: Schwenzer/Fountoulakis, 2020: 444.

mekanik aksamı çalışmasa bile motorlu aracın kendiliğinden de olsa hareket haline geçmesini..." ifade eder.⁶

3. Motorlu Aracın İşletilmesinin Sebep Olduğu Zararlardan İşletenin Hukukî Sorumluluğu

Türk, İsviçre ve Alman Hukuklarında tehlike sorumluluğunun esas şartı, motorlu aracın işletilmesi nedeniyle zararın ortaya çıkmış olmasıdır. Dolayısıyla, işletenin tehlike sorumluluğunun doğması için motorlu aracın işletilmesi, zarara sebep olunması, söz konusu aracın işletilmesi ile kaza ve bunun sonucunda doğacak zarar arasında illiyet bağının bulunması gerekir (Karacan Çetin, 2016: 173).

Motorlu araç işletilmesinin, aşırı tehlike ve büyük zarar olasılığı yarattığı kabul edilmektedir (Tandoğan, 1981: 211). Günümüzde işletilme hâlinde olan motorlu aracın sebep olduğu zarar nedeniyle sorumluluğu düzenleyen KTK m. 85/1'de öngörülen sorumluluk, sebep sorumluluğunun ağırlaştırılmış bir şekli olan tehlike sorumluluğudur (ağırlaştırılmış objektif kusursuz sorumluluk) (Oğuzman/Öz, 2014: 196-197). İşletenin KTK m. 85/1 uyarınca sorumluluğunun doğması için kusurunun varlığı aranmamakla birlikte aynı zamanda kusuru da varsa, buna munzam kusur denir. Bu durumda işleten KTK m. 86 uyarınca sorumluluktan kurtulma imkânından yoksun kalır. Somut olayda tehlike sorumluluğu ile olağan sebep sorumluluğunun birleşmesi durumunda "teklik ilkesi" gereği hâkimin sadece tehlike sorumluluğunu re'sen uygulaması gerekir (Gökcan/Kaymaz, 2008: 66). Doktrinde, "aynı olaydaki hukuki olguların birden fazla hukuki sebepten sorumluluğu gerçekleştirilmesi durumunda, hakim görüş sebeplerin çatışmasına teklik ilkesini uygulayan görüş..." olduğunu ve "...KTK'dan kaynaklanan bir tehlike sorumluluğu söz konusu ise, bu sorumluluğun diğer sorumlulukları dışladığı..."nın kabul edildiğini belirterek burada çatışmanın değil, yarışmanın bulunduğunu, zarar görenin KTK'dan kaynaklı talep hakkının yanında haksız fiilden ya da sözleşmeden kaynaklı talep hakkına dayanabileceğini savunan bir görüş daha bulunmaktadır (Antalya/Görgeç, 2025: 328).

İşletenin sorumluluğunu hükme bağlayan KTK m. 85, TBK'nın haksız fiilleri düzenleyen hükümlerine nazaran özel hüküm niteliğini haizdir (Akbulut, 2014: 26; Karacan Çetin, 2015: 53).

KTK m. 85/1'de sorumluluğun kusura dayalı olmaması nedeniyle, kendisinin ya da sorumlu olduğu kişilerin, ayırt etme gücüne sahip olmadığı durumlarda dahi işleten, aracın işletilmesinden kaynaklanan zararlar sebebiyle sorumlu tutulur (Eren, 2025: 770; Yılmaz, 2014: 25).

Motorlu araç işletenin sorumluluğunun şartlarından biri, motorlu bir aracın işletilmesidir. Aracın işletilme durumunun belirlenmesi, sigorta açısından da önemlidir. ZMSS Genel Şartları A.6. uyarınca, "işletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar" teminat dışıdır (Y. 17. HD., E. 2016/9485, K. 2017/4268, T. 19.04.2017, Yargıtay Karar Arama).

İşleten, KTK m. 3'te tanımlanmıştır. Bu düzenlemeye göre "İşleten: Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya

⁶ Doktrinde, boşta çalışan ancak hareket etmeyen araçlarla (Oğuzman/Öz, 2014: 607), motoru çalıştırılmadan kendiliğinden harekete geçen araçlar (Nomer, 1992: 64) işletilme hâlinde kabul edilmemiştir. Bir görüş de, hareket veya durma hâlinde mekanik kısımlarının çalışıyor olup olmamasının önem taşımadığını ifade etmiştir (Narter, 2014: 185).

aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır". Doktrinde, bu tanımdan hareketle, işleten sıfatının tespitinde iki ölçünün dikkate alındığı ifade edilir. Şekil ölçüye göre, trafik sicilinde veya belgesinde malik olarak gözüken ya da sigorta poliçesinin adına düzenlenmiş olduğu kişi, işleten olarak kabul edilir. Maddî ölçüye göre⁷ ise, araç üzerinde fiili hâkimiyetinin bulunması, araçtan ekonomik açıdan yararlanılması, aracın kendi hesabına işletilmesi dikkate alınır (Eren, 2025: 781; Zorluoğlu Yılmaz, 2019: 147).

Motorlu aracı işleten ile aracın sahibi farklı kişiler olabilir. Örneğin, malik aracını uzun süreliğine kiraya vermişse, işleten sıfatını kaybetmiş olur. Her zilyet de işleten konumunda değildir (Eren, 2025: 783). KTK m. 102 uyarınca, zarara bir römork, yarı römork veya çekilen araç neden olursa, çekiciyi işleten, motorlu araç işletenin sorumluluğunu düzenleyen hükümlere, çekilen araç ile ilgili sorumluluk genel hükümlere tâbi olur (KTK m. 102/1 c. 1). "Çekicinin sorumluluk sigortası, çekiciyi işletenin, römorkun sebep olduğu zarardan dolayı sorumluluğunu da kapsar. İnsan taşımada kullanılan römorklar, römork için ek bir sorumluluk sigortası yaptırılarak tüm katarın en az zorunlu mali sorumluluk sigortası tutarlarının kapsamına girmesi sağlanmadıkça, trafiğe çıkarılamaz" (KTK m. 102/2-3).

İşletme hâlindeki araçlarda işletenin tespiti, zorunlu malî sorumluluk sigortasının tazmin yükümlülüğü hususunda önem arz eder. İşleten, yönettiği aracın neden olduğu tehlike açısından yalnızca sorumlu olur, zarar gören konumunda olmaz. Bunun sebebi, KTK m. 85/1 kapsamında sorumluluğun, işletenin sorumlu olduğu bir zararın mevcudiyetini gerektirmesidir (Çetiner, 2024: 437).

KTK m. 85/1 gereğince işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için bir motorlu aracın işletilmesinin "bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep..." olması koşulu aranır. Bu düzenleme ile zarar gören, ekonomik açıdan korunmuş ve zararın giderimi amaçlanmıştır (Kılıçoğlu, 2002: 475 vd.). KTK m. 85/1'e istinaden tazmin edilecek zararların kapsamına, kişiye ve eşyaya verilen zararlar girer.⁸ Salt malvarlığı zararları bu kapsama dahil değildir (Çetiner, 2024: 441; Eren, 2025: 774-775), TBK hükümlerine tâbidir (Eren, 2025: 775). "Salt malvarlığı zararının en basit tanımı, 'şahsa veya mala gelen zarar dışında kalan zarar' ..."dır (Çağlayan Aksoy, 2016: 11). ZMSS kapsamına giren tazminatlar, KTK'da belirlenen usullere ve esaslara tâbidir. Bu tazminatlara ve manevî tazminata, KTK'da hüküm bulunmayan hallerde TBK'nın haksız fiil düzenlemeleri uygulanır (KTK m. 90).

İşletenin, KTK m. 85/1 kapsamında sorumlu tutulabilmesi için aranan bir başka şart, motorlu aracın işletilmesi ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunmasıdır (Eren, 2025: 780; Çetiner, 2024: 441; Antalya/Görgeç, 2025: 340; Kılıçoğlu, 2024: 513). Araçta bozukluk bulunmasa dahi uygun illiyet bağını değerlendirebilmek için motorlu araç işletilmesinin yarattığı özel durum ve tehlikeler de göz önünde bulundurulmalıdır: Aracın ışığı, sesi, ani hareketi, insan ve hayvan davranışlarını etkileyecektir. Bu gibi durumlar, somut olayda tehlike oranını artırır ve dolaylı gibi görünseler de, sonucun sebebi sayılırlar. Dolayısıyla, uygun illiyet bağından söz edebilmek için doğrudan ve fizikî bir temasın gerçekleşmesi şart değildir (Aşçıoğlu, 2012: 49).

"İşletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğun azaltılması" başlıklı KTK m. 86, doktrinde kurtuluş kanıtı

⁷ Maddî ölçüye yakın bir değerlendirme ve bu hususta İsviçre Federal Mahkemesi kararına (BGE 129 III 102, 103) bulunulan bir atif için bkz.: Schwenger/Fountoulakis, 2020: 444.

⁸ Benzer yönde: Schwenger/Fountoulakis, 2020: 444.

olarak nitelendirilmektedir. Motorlu araç işletenin sorumluluğunun doğması için diğer koşulların gerçekleşmesinin yanı sıra bir de olumsuz şart vardır; o da, kurtuluş kanıtı getirilememiş ve illiyet bağıını kesen sebeplerin varlığının ispatlanamamış olmasıdır (Kılıçoğlu, 2024: 515 vd.). KTK m. 86/1 uyarınca, “İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur”.⁹ Zararın doğmasında zarar görenin de kusurunun olduğu, işleten veya teşebbüs sahibi tarafından ispat edilirse, hâkim, durumu ve koşulları dikkate alarak tazminat miktarını indirebilir (KTK m. 86/2). O halde, işletenin veya teşebbüs sahibinin sorumluluktan kurtulması için hem kazanın illiyet bağıını kesen sebeplerden birinden kaynaklandığının hem de kendisinin ve eylemleri nedeniyle sorumlu olduğu kişilere ait kusurun veya araçtaki bozukluğun, kazaya sebebiyet vermediğinin ispatlanması gerekir (Eren, 2025: 805).

4. İşletilme Hâlinde Olmayan Motorlu Aracın Sebep Olduğu Kazadan Kaynaklanan Zarar Nedeniyle İşletenin Hukukî Sorumluluğu

Sorumluluğun hukukî niteliği tespit edilirken de üzerinde durulmuş olduğu üzere, işletilme hâlinde olmayan motorlu aracın sebebiyet verdiği zararlar nedeniyle sorumluluk, KTK m. 85/3'te hükme bağlanmıştır: “İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir”. Anılan sorumluluk, ikincil (talî) niteliğe sahiptir. Bunun sebebi, bu sorumluluğun aracın işletilmesinden doğan sorumluluk uygulama alanı bulamadığı takdirde uygulanacak olmasıdır (Eren, 2025: 798). KTK m. 85/3 hükmünün önemi, işletenin sorumluluğunun yalnızca işletilme tehlikesine bağlanmış olmamasıdır. Trafiğe çıkarılmış, ancak işletme hâlinde olmayan motorlu araçlar da sorumluluğun doğmasında dikkate alınmıştır (Eren, 2025: 798-799).

KTK m. 85/3'ün lafzından da anlaşılacağı üzere, işletilme durumunda bulunmayan motorlu aracın sebep olduğu zararlar nedeniyle sorumluluk, işleten için öngörülen bir sorumluluk hâlidir. İşletenin bu kapsamda sorumlu tutulabilmesi için işletilme hâlinde olmayan bir motorlu aracın varlığı aranır. İşletenin, kendisinin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun veya araçtaki bir bozukluğun kazaya ve zarara sebep olması gerekir. Bu zarar, kişiye veya eşyaya ilişkin olabilir (Yılmaz, 2014: 90). Kaza koşulu da önemlidir. Zira, hazırlık, yardım, tamir işleri sırasında zarar meydana gelmişse, KTK m. 85/3'teki “trafik kazası” koşulu gerçekleşmemiş olacaktır (Eren, 2025: 799-800). İşletenin KTK m. 85/3 gereğince sorumlu tutulabilmesi için “...zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir”. Sürücü, aracın işletilmesinin ve kullanılmasının kendilerine bıraktığı kişiler ve işletenin aile fertleri, işletenin, eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerdir (Eren, 2025: 801; Havutçu/Gökyayla, 1999: 78; Ateş, 2012: 422).

KTK'da esas olarak tehlike sorumluluğu benimsenmiştir. Bunun yanında olağan sebep sorumluluğu ve kusur sorumluluğuna da yer verilmiştir (Bolatoğlu, 1988: 2 vd.). Buna karşın doktrinde, motoru çalışan ve trafiğe çıkarılmış aracın kazaya karışması durumunda öngörülmüş sorumluluk için, işletilme halinde olup olmamasına ilişkin

⁹ İsviçre Karayolları Trafik Kanunu (SVG) m. 59'da da sorumluluktan kurtulmaya ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Bkz.: Schwenzer/Fountoulakis, 2020: 444.

ayrımın "hareket halinde olup olmama" şeklinde anlaşılması, her koşulda tehlike arz ediyor olması nedeniyle tümünün tehlike sorumluluğu olarak nitelendirilmesi de önerilmiştir (Çelik, 2025: 50). KTK m. 85/3'te öngörülen sorumluluğun hukukî niteliği kazanın oluş ve zararı doğuş şekline göre farklılık gösterir. Araç işletilme hâlinde değilse tehlike sorumluluğu söz konusu değildir.¹⁰ Trafik kazasına neden olan araç işletilme hâlinde değilse ve işletenin kusuru varsa sorumluluk doğar. Burada sorumluluk kusur esasına dayanır (Nomer, 1992: 69; Eren, 1987: 164; Karacan Çetin, 2016: 61; Kılıçoğlu, 2024: 505; Ateş, 2012: 420; Günay, 2025: 25; Gökcan, 2025: 174). İşletenin, çevresindeki makul ve dürüst işletenlerin sergileyeceği davranışın aksi yönündeki davranışı, kusur kapsamında değerlendirilir (Eren, 2025: 800-801). İşleten, ayırt etme gücüne sahipse sorumlu tutulabilir (Bolatoğlu, 1988: 25; Eren, 2025: 801; Ateş, 2012: 422). Aksi bir durumda ve hatta işletenin sorumlu olduğu kişilerin ayırt etme gücünün bulunmama ihtimali için doktrinde, TBK m. 65'in kıyas yoluyla uygulanabileceği ileri sürülmüştür (Eren, 2025: 801). TBK m. 65 uyarınca, "*Hakkaniyet gerektiriyorsa; hâkim, ayırt etme gücü bulunmayan kişinin verdiği zararın, tamamen veya kısmen giderilmesine karar verir*". KTK da ayırt etme gücünü dikkate alarak düzenleme getirmiştir: "*İşletenlerden ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahiplerinden birine ait bir şeyin zarara uğraması halinde, zarar gören, ancak zarar veren işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimsenin kusuru veya geçici olarak temyiz gücünü kaybetmesi veya zarar verene ait araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulduğunu ispat etmesi halinde zarar veren işleten veya işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi tazminatla yükümlü tutulur*" (KTK m. 89/2). Bir görüşe göre araç, işletenin kusuru ile bozulmuşsa (Eren, 1987: 163-164; Havutçu/Gökyayla, 1999: 75-76) ya da işleten araçtaki sorunun farkında olmasına rağmen buna göz yummuşsa, kusur sorumluluğu ilkesi uygulanır (Eren, 1987: 163-164).¹¹ Kanaatimizce de, işleten kusuru ile aracın bozulmasına yol açmış ve böylece bir kaza olmuşsa ve bu durum zarar gören tarafından ispat edilmişse, zarar, işletenin kusurundan doğmuş ve ispatlanmış olduğu için kusur sorumluluğu kapsamında değerlendirme yapılmalıdır. Bir başka görüşe göre araçtaki bozukluğun, illiyet bağıını kesen haller dışında sebebi ve kusurlu olarak ya da kusur bulunmaksızın meydana gelmesi önem taşımaz (Çeliktaş, 1987: 52 vd.; Bolatoğlu, 1988: 179; Eren, 2025: 801-802). Aracın trafik muayenesinin yapılmış olması işleteni sorumluluktan kurtarmaz (Eren, 2025: 802). Araç işletme hâlinde değilken gerçekleşen kazada, eylemlerinden sorumlu olduğu kişinin kusuru varsa, işletenin sorumluluğu olağan sebep sorumluluğuna dayanır. Zira burada sorumluluk, başkasının kusurlu davranışından doğmuştur (Eren, 1987: 162 vd.; Üçışık, 2009: 135; Havutçu/Gökyayla, 1999: 75-76; Eren, 2025: 801; Ateş, 2012: 422; Günay, 2025: 25; Gökcan, 2025: 174). Burada işletene kurtuluş kanıtı getirme imkânı tanınmamıştır (Eren, 2025: 801; Gökcan, 2025: 174-175). Araç yine işletme hâlinde değilse ve kazaya araçtaki bozukluk yol açmışsa, bizim de katıldığımız görüşe göre olağan sebep sorumluluğu vardır (Eren, 1987: 163; Üçışık, 2009: 135; Havutçu/Gökyayla, 1999: 75-76; Ateş, 2012: 424; Günay, 2025: 25; Gökcan, 2025: 175). Farklı bir görüşe göre ise, işletenin, işletilme hâlinde olmayan motorlu araçtaki bozukluk sebebiyle sorumluluğu, tehlike esasına dayanan kusursuz sorumluluktur. İşletene kurtuluş kanıtı sunma olanağı tanınmadığı için sorumluluk, olağan sebep sorumluluğu değildir (Karacan Çetin, 2016: 61).

¹⁰ İsviçre hukukunda da motorlu araç işletenin sorumluluğunun hukukî niteliği, aracın işletilme hâlinde olup olmadığı dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Bkz.: Schwenger/Fountoulakis, 2020: 444.

¹¹ Eren, aynı durumda bozukluğa işletenin, eylemlerinden sorumlu olduğu kişinin kusuru sebep olmuşsa da kusur sorumluluğunun varlığından söz edilmesi gerektiğini, ancak mevzuatta bu şekilde öngörülmediğini ifade etmiştir (Eren, 1987: 163).

5. Motorlu Aracın İşletilme Hâlinde Olup Olmamasının Sigortalanabilirliğe Etkisi

Riziko (risk/tehlike)¹², "...ilerde gerçekleşmesi muhtemel ve zarar veya başkaca uygun olmayan bir hal ve ihtiyaç doğuran bir olaydır" (Kender, 2017: 311-312). Sigortaya hakim olan ilke ve esaslar¹³, rizikonun sigorta edilebilirliğine etki eder.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na¹⁴ (TTK) göre, rizikonun, kişinin para ile ölçülebilir menfaatini zarara uğratması gerekir (TTK m. 1401/1). TTK m. 1401/1'de yapılan sigorta sözleşmesi tanımı doktrinde eleştirilmiştir.¹⁵ Menfaat, "bir aktif (mal veya alacak) ile bir şahıs arasındaki değer ilişkisidir" (Kender, 2017: 174). TTK m. 1401/1'de yer alan tanımda geçen "kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan" ifadesinde kullanılan zarar terimi, malvarlığında ortaya çıkan zorunlu eksilmeye karşılık gelmektedir. Doktrinde, söz konusu tanımın yalnızca aktif sigortalarını dikkate alarak yapıldığı tespit edilmiştir. Zira pasif sigortası olan sorumluluk sigortasında, sigortalının malvarlığındaki rizikonun gerçekleşmesiyle doğacak sorumluluğun karşılanması üstlenilmektedir (Ayhan/Çağlar/Özdamar, 2019: 125, dn. 41; Kender, 2017: 174-175). ZMSS, sorumluluk sigortaları kapsamında, pasif sigortaları içerisindedir (Kayıhan, 2016 : 1596).

TTK'da yapılan sigorta sözleşmesi tanımına istinaden riziko, iktisadî sonuçlar meydana getirmiyorsa, sigortalanabilirlikten uzaktır. Buna karşılık, rizikonun iktisadî sonuca yol açabilecek mahiyette olması sigortalanabilirliği için her zaman yeterli olmaz (Can, 2005: 6).

Sigortalanabilirlik değerlendirmesinde bulunurken, rizikonun tesadüfî olarak gerçekleşip gerçekleşmediği de önem arz eder. Zira, teminat kapsamına girenler, tesadüfî olanlardır. Gerçekleşme zamanı belli olan (Can, 2005: 6-7; Ayhan/Çağlar/Özdamar, 2019: 133-134) veya gerçekleşme ihtimali bulunmayan bir olay için sigorta yapılamaz (Can, 2005: 7).

Temel sorun aracın hangi durumda işletilme hâlinde olup olmadığının tespitinin güçlüğüdür. Zira yargı kararlarında yer alan "...Yasa'nın 85/3'ncü maddesinin açık hükmü karşısında mekanik sistemin benimsenmesi gerek ise de, bunun her somut olayın ve özellikle sürücüsünün amacı nazara alınarak değerlendirilmesi gerekeceği de açıktır" (Y. 17. HD., E. 2016/4271, K. 2019/548, T. 23.01.2019, Yargıtay Karar Arama; Y. 17. HD., E. 2014/6358, K. 2014/6244, T. 21.04.2014, Yargıtay Karar Arama) ifadesi de "işletilme hâli" kavramının somut olay bazında değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Doktrinde, işletilme hâlinde olup olmama ayrımı, "işletilme hâlinde olmayan" motorlu aracın sebep olduğu "trafik kazası" şartı, "kusura bağlı olağan sebep sorumluluğu" ve zarar görene yüklenen ispat yükü eleştirilmiştir (Çelik, 2025: 49 vd.). Bu konulara çalışmada yer verilmeye çalışılmış olsa da hükmün içerdiği temel bir kavramın somut olaya göre değerlendirilmesi gerekliliği, hakkaniyet açısından uygun görülebilirse de belirsizliğe yol açması yönünden doktrinde farklı görüşlerle değerlendirilmeye müsaittir.

Yargıtay kararlarındaki ifadeleriyle, "...Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası; motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması halinde, o aracı işletenin zarara uğrayan 3. kişilere karşı olan sorumluluğunu belli limitler dahilinde karşılamayı amaçlayan ve yasaca yapılması zorunlu kılınan bir zarar sigortası türü..."dür (Y. 17. HD., E. 2013/13606, K. 2014/19191, T. 22.12.2014, Yargıtay Karar Arama). KTK'nın "Sigorta"

¹² Can, 2005: 5.

¹³ "Risklerin tasnifi" için bkz.: Can, 2005: 5.

¹⁴ No. 6102, RG. 14.02.2011, 27846.

¹⁵ Tanıma ilişkin değerlendirme için bkz.: Kender, 2017: 174 vd.; Ayhan/Çağlar/Özdamar, 2019: 125 vd.

başlığını taşıyan ikinci bölümünde, "mali sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu" getirilmiş ve düzenlenmiştir. İşletenler, işletilme durumunda olan araçların sebebiyet verdiği zararlardan kaynaklanan sorumluluklarının karşılanması için kural olarak bu sigortayı yaptırmak zorundadır (KTK m. 91/1). Aynı hükmün içinde istisnalar da öngörülmüş olmakla birlikte, bu zorunluluğa aykırı davranmanın yaptırımı da KTK m. 91'de hükme bağlanmıştır: "Geçerli teminat tutarları üzerinden zorunlu mali sorumluluk sigortası bulunmayan araçlar trafikten men edilir" (KTK m. 91/5). KTK m. 91'e uymayanlar için para cezası da öngörülmüştür (KTK m. 91/8).

ZMSS dışında kalan hususların neler olduğu da hem KTK m. 92'de hem ZMSS Genel Şartları A.6.'da hükme bağlanmıştır. ZMSS Genel Şartları A.6.'ya göre sigorta teminatı dışında tutulan hallerden bazıları aşağıda sunulmuştur:

- a) İşletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar,
 - b) Hak sahibinin kendi kusuruna denk gelen tazminat talepleri,
 - c) İlgililerin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan tazminat talepleri,
 - ç) Sigortalının, eşinin, sigortalının usul ve furunun, sigortalıya evlat edinme ilişkisiyle bağlı olanların, sigortalının birlikte yaşadığı kardeşlerinin, mallarına gelen zararlar sebebiyle ileri sürülecekleri talepler,
 - d) (...) Destekten yoksun kalan hak sahibinin, destek şahsının kusuruna denk gelen tazminat talepleri,
 - e) Zarar görenlerin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında sigortalı araçta veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorkta/yarı römorkta taşınan eşyanın uğrayacağı zararlardan dolayı sigortalıya karşı ileri sürülecek talepler,
 - f) Manevi tazminat talepleri,
 - g) Sigortalının, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler,
 - ğ) Sigortalının aracına veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorklara ve yarı römorklara veya çekilen araçlara gelecek zararlar nedeniyle ileri sürülecek talepler,
 - h) Çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve Karayolları Trafik Kanununa göre sigortalının sorumlu olmadığı zararlar, aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülecek talepler ile çalan ve gasp eden kişilerin talepleri,
- (...)
- k) Gelir kaybı, kâr kaybı, iş durması ve kira mahrumiyeti gibi zarar verici olguya bağlı olarak oluşan yansıma veya dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat talepleri,
 - l) İlgili mevzuatla genel hükümlere tâbi kılınan talepler,
 - m) 2918 sayılı Kanunun 104 üncü ve 105 inci maddelerinde düzenlenen sorumluluklar (Bu maddeler kapsamına dahil durumlar bu amaçla yaptırılan zorunlu mali sorumluluk sigortasına tâbidir.),
 - n) Cezai kovuşturmadan doğan tüm giderler ile idari ve adli para cezaları,
 - o) Bu Genel (...) Şartlar ve ekleri ile tanımlanan teminat içeriği dışında kalan talepler.
 - ö) (...) Hasar sebebiyle trafikten çekme veya hurdaya çıkarılma işlemi görmüş araçların değer kaybı tazminatı talepleri..." (ZMSS Genel Şartları A.6.).

ZMSS Genel Şartları A.6.'dan da anlaşılacağı üzere, "işletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar" teminat dışında kalmaktadır. Ancak KTK m. 92, "işletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar"ı teminat dışı olarak saymamıştır. Dolayısıyla ZMSS Genel Şartları A.6.'daki bu ifade, sigorta şirketlerinin tazminat ödememe gerekçesini teşkil etmektedir (Çelik, 2025: 49). İhtiyarî malî

sorumluluk sigortası, kural olarak (manevî tazminat hariç olmak üzere), ZMSS'nin teminat limitlerini aşan zararları karşılaması için yapılmakta olup, yine kural olarak ZMSS'nin teminat kapsamı dışında kalan zararları kapsayacak şekilde düzenlenmemektedir (Güleç Uçakhan, 2022: 407).

6. Literatür Taraması

Motorlu araçların neden olduğu zararlardan sorumluluğun koşulları hem işletenin sorumluluğunun belirlenmesi açısından hem de sigorta şirketinin sorumluluğunun doğup doğmayacağı noktasında önem taşır. İşletenin sorumluluğu doğmazsa sigortacının da sorumluluğu doğmaz (Y. 17. HD., E. 2014/3743, K. 2015/9401, T. 02.07.2015, Yargıtay Karar Arama). Ancak, işletenin sorumluluğu kapsamına giren her zarar da sigorta teminatı içerisinde yer almaz. Doğru değerlendirmelerde bulunabilmek için hangi durumlarda KTK'nın, hangi durumlarda genel hükümlerin uygulama alanı bulacağına tespiti için mevzuattan, yüksek mahkeme kararlarından ve doktrinden atıfta bulunmak suretiyle yararlanılmıştır. Ardından, motorlu aracın işletilmesinin sebep olduğu zararlardan işletenin sorumluluğu konusuna yer verilmiştir. Burada mevzuat ve yüksek mahkeme kararları incelenmiş, doktrinde Karacan Çetin'in, Tandoğan'ın, Oğuzman/Öz'ün, Gökcan Kaymaz'ın, Antalya/Görgeç'in, Akbulut'un, Eren'in, Yılmaz'ın, Çetiner'in, Kılıçoğlu'nun, Çağlayan Aksoy'un, Aşçıoğlu'nun, Zorluoğlu Yılmaz'ın, Schwenzer/Fountoulakis'in eserlerine atıfta bulunarak konuya çok yönlü bir yaklaşım sağlanmıştır. Sonrasında, işletilme hâlinde olmayan motorlu aracın sebep olduğu zararlar nedeniyle sorumluluk incelenmiştir. Mevzuatın ve yüksek mahkeme kararlarının yanı sıra doktrinden Eren'in, Yılmaz'ın, Havutçu/Gökyayla'nın, Ateş'in, Bolatoğlu'nun, Çelik'in, Nomer'in, Karacan Çetin'in, Kılıçoğlu'nun, Günay'ın, Gökcan'ın, Çeliktaş'ın, Üçışık'ın, Schwenzer/Fountoulakis'in eserlerine atıfta bulunulmuştur. Son olarak, motorlu aracın işletilme hâlinde olup olmamasının sigortalıların yararına etkisi konusuna yer verilmiştir. Diğer konuların incelenmesinde olduğu gibi mevzuat, yüksek mahkeme kararları ve doktrinden araştırmalar yapılmıştır. Oğuzman/Öz'ün, Nomer'in, Narter'in, Çelik'in, Güleç Uçakhan'ın, Kender'in, Can'ın, Ayhan/Çağlar/Özdamar'ın, Kayıhan'ın eserleri incelenmiş, söz konusu eserlere atıfta bulunulmuştur.

7. Yöntem

Motorlu aracın işletilme hâlinde olup olmadığının belirlenmesi, ortaya çıkan zarardan sorumluluğun hukukî niteliğinin ve zararın, zorunlu malî sorumluluk sigortasının teminatı kapsamına girip girmediğinin tespiti açısından önemlidir. Çalışmada, motorlu araç işletenin sorumluluğunun, aracın işletilme hâlinde olup olmamasına göre ayrıma tâbi tutularak incelenmesi, farklı durumlarda ortaya çıkabilecek zararlardan doğan sorumluluğun hukukî niteliğinin tespit edilmesi ve konunun sigortalıların yararına değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Yüksek mahkeme kararları uygulamanın anlaşılması açısından, bilimsel görüşler ve doktrinde yer alan önemli tespitler ve açıklamalar da konunun muhakeme edilmesi yönünden, usule uygun şekilde atıfta bulunmak suretiyle çalışmaya katkı sağlamıştır. 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu¹⁶ m. 1/3 uyarınca, hâkimler de karar verirken bilimsel

¹⁶ No. 4721, RG. 08.12.2001, 24607.

görüşlerden ve yargı kararlarından yararlandıkları için literatür taramasının, hukuk eserleri açısından önemi büyüktür.

Öncelikle motorlu araç işletenin sorumluluğu, aracın işletilme hâlinde olup olmamasına göre ikiye ayrılarak incelenmiştir. İnceleme sırasında, ortaya çıkabilecek zararlar sebepleri ile birlikte tespit edilmiş ve sigortalanabilirlik yönünden irdelenmiştir. Son olarak, motorlu aracın işletilme hâlinde olup olmamasının sigortalanabilirliğe etkisi özel olarak ele alınmıştır.

8. Sonuç ve Öneriler

Motorlu araçların neden olduğu zararlardan sorumluluğun koşulları yalnızca işletenin sorumluluğunun belirlenmesi açısından değil, aynı zamanda sigorta şirketinin sorumluluğunun doğup doğmayacağı noktasında da önem taşır. İşletenin sorumluluğu doğmazsa sigortacının da sorumluluğu doğmaz (Yargıtay 17. HD., E. 2014/3743, K. 2015/9401, T. 02.07.2015, Yargıtay Karar Arama). Ancak, işletenin sorumluluğunun doğduğu her durumda sigortacının sorumluluğu bulunmaz.

KTK m. 85/1'de, motorlu aracın işletilmesinden kaynaklı zararlardan işletenin hukukî sorumluluğu, bir tehlike sorumluluğu hâli olarak hükme bağlanmıştır. Doktrindeki hâkim görüşe göre, aynı olay içerisinde bu sorumluluk, diğer sorumluluk hallerini bertaraf eder (Antalya/Görgeç, 2025: 328). Motorlu araç KTK'da açık bir şekilde tanımlanmış olmasa da ZMSS Genel Şartları'nda bu kavram tanımlanmış olup, "...İlgili mevzuat gereği trafiğe çıkması trafik siciline veya ilgili mevzuatla düzenlenen özel sicile tescile tâbi motorlu araçları..." ifade eder (A.2.).

Temel sorun, aracın hangi durumda işletilme hâlinde olup olmadığının tespitinin güçlüğüdür. Aracın işletilmesi kavramından ne anlaşılması gerektiğine ZMSS Genel Şartları'nda, doktrinde ve yargı kararlarında yer verilmiştir. Y. 17. HD.'nin konu ile ilgili kararında yaptığı kapsamlı açıklamaya göre, "... bir kısım yazarlar aracın işletilme halinde olmasından anlaşılması gerekenin (... bu görüş mekanik görüş olarak adlandırılmaktadır.) tehlikenin motorlu aracın mekanik aksamının çalışması, özellikle motor ve ışık düzeninin çalışması veya bunlar çalışmasa dahi aracın kendiliğinden de olsa (...) hareket halinde olmasını arar... Yasa'nın 85/3'ncü maddesinin açık hükmü karşısında mekanik sistemin benimsenmesi gerek ise de, bunun her somut olayın ve özellikle sürücüsünün amacı nazara alınarak değerlendirilmesi gerekeceği de açıktır. Örneğin kırmızı ışıkta beklemek durumunda olan bir araç sürücüsünün aracı stop etmesi veya sürücünün yol kenarındaki bir yerden adres sormak, herhangi bir şey almak için aracı kısa süreli hareketsiz bırakması, yani aracı terk maksadı taşıması durumunda işletenin sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olmadığını kabul etmek de yasa koyucunun amaçları ile bağdaşmayacaktır" (Y. 17. HD., E. 2016/4271, K. 2019/548, T. 23.01.2019, Yargıtay Karar Arama; Y. 17. HD., E. 2014/6358, K. 2014/6244, T. 21.04.2014, Yargıtay Karar Arama). Davalı, "...arızalanması nedeni ile aracı yolda kenara çekmiş bu sırada araçtan sızan yağ zeminin kayganlaşmasına sebep olarak kazaya..." yol açmışsa, bu durum işletilme hâlindeki motorlu aracın sebebiyet verdiği zararlara örnek olarak gösterilebilir (Y. 17. HD., E. 2014/6358, K. 2014/6244, T. 21.04.2014, Yargıtay Karar Arama). Bir başka kararda, araçtan sürücü yük boşaltmak için kısa süreli inmiş, aracın işletilme durumunda olduğuna hükmolunmuştur (Y. 17. HD., E. 2016/5836, K. 2019/1540, T. 14.02.2019, Yargıtay Karar Arama). Somut olayı değerlendirecek kişilerin esas alacağı tanım, ZMSS Genel Şartları'nda yer almaktadır: "İşletilme Hali: Motorlu aracın mekanik aksamının çalışmasını mekanik aksamı çalışmasa bile motorlu aracın kendiliğinden de olsa hareket haline geçmesini..." ifade eder.

İşleten, yönettiği aracın neden olduğu tehlike açısından yalnızca sorumlu olur, zarar gören konumunda olmaz. Bunun sebebi, KTK m. 85/1 kapsamında sorumluluğun, işletenin sorumlu olduğu bir zararın mevcudiyetini gerektirmesidir (Çetiner, 2024: 437).

İşletenin, KTK m. 85/1 kapsamında sorumlu tutulabilmesi için aranan bir başka şart, motorlu aracın işletilmesi ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunmasıdır (Eren, 2025: 780; Çetiner, 2024: 441; Antalya/Görgeç, 2025: 340; Kılıçoğlu, 2024: 513). Uygun illiyet bağından söz edebilmek için doğrudan ve fizikî bir temasın gerçekleşmesi gerekmez (Aşçıoğlu, 2012: 49).

Motorlu araç işletenin sorumluluğunun doğması için diğer koşulların gerçekleşmesinin yanı sıra bir de olumsuz şart vardır; kurtuluş kanıtı getirilememiş ve illiyet bağını kesen sebeplerin varlığı ispatlanamamış olmalıdır (Kılıçoğlu, 2024: 515 vd.).

İşletilme hâlinde olmayan motorlu aracın sebebiyet verdiği zararlar nedeniyle sorumluluk, KTK m. 85/3'te hükme bağlanmıştır. Bu hükmün önemi, işletenin sorumluluğunun yalnızca işletilme tehlikesine bağlanmış olmamasıdır. Trafiğe çıkarılmış, ancak işletme hâlinde olmayan motorlu araçlar da sorumluluğun doğmasında dikkate alınmıştır (Eren, 2025: 798-799). Hazırlık, yardım, tamir işleri sırasında zarar meydana gelmişse, KTK m. 85/3'teki "trafik kazası" koşulu gerçekleşmemiş olur (Eren, 2025: 799-800). Aracın işletilme hâlinde olmamasına rağmen işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru veya araçtaki bozukluk kazaya ve zararın doğmasına yol açmışsa, sorumluluğun olağan sebep sorumluluğu niteliğinde olduğu görüşü genel olarak kabul edilir. İşletilme hâlinde olmayan aracın neden olduğu kazada işletenin kusuru varsa, sorumluluğu kusur esasına dayanır. İşletilme hâlinde olmayan araçların sebep olduğu zararlar, ZMSS Genel Şartları uyarınca sigorta teminatı dışında tutulan haller arasındadır (ZMSS Genel Şartları A.6.). İhtiyarî malî sorumluluk sigortası, kural olarak (manevî tazminat hariç olmak üzere), ZMSS'nin teminat limitlerini aşan zararları karşılaması için yapılmakta olup, yine kural olarak ZMSS'nin teminatı dışında kalan zararları kapsayacak şekilde düzenlenmemektedir (Güleç Uçakhan, 2022: 407).

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu yazarlar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Ticari Bilimler Fakültesi Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazarlarına aittir. Bu çalışma etik kurul izni gerektirmemektedir.

Research and Publication Ethics Statement

The authors declare that ethical rules are followed in all preparation processes of this study. In case of detection of a contrary situation, Journal of Commercial Sciences has no responsibility and all responsibility belongs to the authors of the study. This study does not require ethics committee approval.

Kaynakça

- Akbulut, İ. (2014). Karayolları Trafik Kanunu'na Göre İşletenin Sorumluluğu Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası ve Garanti Fonu, Adalet Yayınevi, Ankara.
- Antalya, G. ve Görgeç, B. (2025). "Haksız Fiilden Doğan Borç İlişkileri ve Sebepsiz Zenginleşmeden Doğan Borç İlişkileri", Marmara Hukuk Yorumu: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Ders Kitabı Cilt: V/1,2, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Aşçıoğlu, Ç. (2012). Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları, 3. Bası, Sözkese Matbaacılık, Ankara.
- Ateş, H. (2012). İşletilme (Hareket) Halinde Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk. *Ankara Barosu Dergisi*, 2, 419-427.
- Ayhan, R./Çağlar, H./Özdamar, M. (2019). Sigorta Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara.
- Bolatoğlu, B. (1988). Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu (İşleten Kavramı ve Sorumluluğun Şartları), Kazancı Hukuk Yayınları, Ankara.
- Can, M. (2005). Sigorta Hukuku Ders Kitabı, İmaj Yayınevi, Ankara.
- Çağlayan Aksoy, P. (2016). Hukuka ve Ahlâka Aykırılık Unsurları Çerçevesinde Salt Malvarlığı Zararlarının Tazmini, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Çelik, Ç. A. (2025). Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Çeliktaş, D. (1987). 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- Çetiner, B. (2024). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Eren, F. (2025). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 30. Baskı, Legem Yayınevi, Ankara.
- Eren, F. (1987). "Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 39(1), 159-212.
- Gökcan, H. T. (2025). Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukukî Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 10. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Gökcan, H. T. Ve Kaymaz, S. (2008). Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukukî Sorumluluk, Tazminat-Sigorta-Rücu Davaları ve Trafik Suç ve Kabahatleri, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Güleç Uçakhan, S. (2022). "Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası", Sigorta Davaları (Ed. Mustafa Topaloğlu ve Mutlu Dinç), 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 407-422.
- Günay, E. (2025). Trafik Kazalarından Kaynaklanan Davalar, 7. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Havutçu, A./Gökyayla K. E. (1999). Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukukî Sorumluluk, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara.
- Karacan Çetin, H. (2016). Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk (Türk, İsviçre ve Alman Hukukları Karşılaştırmalı), Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Kayıhan, Ş. (2016). "Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiyeti", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 22(3), S. 1595-1624.
- Kender, R. (2017). Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, 16. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Kılıçoğlu, A. M. (2024) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 27. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Kılıçoğlu, M. (2002). Sorumluluk Hukuku, C. 1, Turhan Kitabevi, Ankara.

- Narter, S. (2014). Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk, 3. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara.
- Nomer, H. N. (1992). "2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu", *İstanbul Barosu Dergisi*, 66(1-3), S. 36-89.
- Oğuzman, M. K. ve Öz M. T. (2014). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. II, 11. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- Schwenzer, I./Fountoulakis, C. (2020). Schweizerisches Obligationenrecht Allgemeiner Teil, 8. Auflage, Stämpfli Verlag, Bern.
- Tandoğan, H. (1981). Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, 1.Baskı, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Üçışık, G. (2009). "Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural İle Düzenlenmesi", *Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu-2009*, 127-146, http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/sorumluluk/s_7.pdf.
- Yılmaz, Z. (2014). *Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Taşıma Kanunu ve Sigortacılık Kanunu Hükümlerine Göre Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukukî Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücû Dâvaları*, 3. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara.
- Zorluoğlu Yılmaz, A. (2019). Tehlike Sorumluluğunda Bedensel Zararlar ve Tazminat, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.

İnternet Kaynakları

Yargıtay Karar Arama, <https://karararama.yargitay.gov.tr/index>
Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı, Tez Merkezi,
<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>

Extensive Summary

An Assessment of the Legal Nature of the Liability of the Motor Vehicle Operator and Its Insurability

Introduction

The determination of whether a motor vehicle is considered to be in operation is legally significant for the purpose of characterizing the legal nature of liability arising from the damage, as well as determining whether such damage falls within the scope of compulsory liability insurance.

This study aims to examine the liability of the motor vehicle operator by distinguishing between cases where the vehicle is in operation and cases where it is not, to determine the legal nature of liability arising from damages that may occur in different situations, and to evaluate the subject in terms of insurability.

The conditions of liability for damages caused by motor vehicles are important not only in terms of determining the liability of the operator, but also in terms of whether the liability of the insurance company will arise. If the liability of the operator does not arise, the liability of the insurer also does not arise (Court of Cassation 17, E. 2014/3743, K. 2015/9401, T. 02.07.2015, Court of Cassation Decision Search). However, in every situation where the operator's liability arises, the insurer's liability does not exist.

Method

The determination of whether a motor vehicle was in operation is of crucial importance in establishing the legal nature of the liability arising from the damage, as well as in determining whether such damage falls within the scope of compulsory liability insurance coverage.

The aim of the study is to examine the liability of the motor vehicle operator by distinguishing between cases where the vehicle is in operation and cases where it is not, to determine the legal nature of liability arising from damages that may occur in different situations, and to evaluate the issue in terms of insurability.

Supreme court decisions have aided the understanding of practical application, and important observations and explanations in scholarly writings and the doctrine have contributed to the analysis of the subject, duly referenced in accordance with proper scholarly procedure. According to Article 1/3 of the Turkish Civil Code No. 4721, since judges also rely on scientific opinions and judicial decisions when making decisions, the importance of literature review is great in terms of legal works.

Principally, the liability of the motor vehicle operator has been examined by dividing it into two categories based on whether the vehicle is in operation or not. During this examination, potential damages and their causes have been identified and analyzed in terms of insurability. Finally, the effect of whether the motor vehicle is in operation or not on insurability has been specifically discussed.

Conclusion

Under Article 85/1 of the Highway Traffic Law, the legal liability of the operator for damages resulting from the operation of a motor vehicle constitutes a form of strict liability based on danger. According to the prevailing view in legal doctrine, this liability overrides other forms of liability within the same event (Antalya/Görgeç, 2025: 328).

Although the term "motor vehicle" is not explicitly defined in the Highway Traffic Law, it is defined in the General Conditions of Compulsory Liability Insurance as "...motor vehicles which, pursuant to the relevant legislation, are subject to registration in the traffic registry or in a special registry regulated by the applicable legislation for being allowed on the road..." (A.2.). The main problem is the difficulty in determining whether the vehicle is operational or not. The definition of "vehicle operation" is defined in the General Terms and Conditions of the Highway Motor Vehicle Compulsory Liability Insurance, in legal doctrine and in judicial decisions.

According to the extensive reasoning set out in the relevant decision of the Court of Cassation, "... Some authors argue that what should be understood by the vehicle being in operation (... this view is referred to as the mechanical view.) involves the operation of the motor vehicle's mechanical components, particularly the engine and lighting system, or even if these are not operating, the vehicle being in motion, whether by itself or not (...). Although the adoption of a mechanical system is required in accordance with the express provision of Article 85/3 of the Law, it is also clear that

this must be evaluated in light of the specific circumstances of each case and particularly the driver's purpose. The definition that will be used by those evaluating the specific case is contained in the General Conditions of Motor Vehicle Liability Insurance: "State of Operation: Refers to the operation of the mechanical components of the motor vehicle, and includes situations in which, even if those mechanical components are not functioning, the motor vehicle nevertheless moves, whether spontaneously or under its own power..."

The operator is liable solely with respect to the risk created by the vehicle he operates and does not assume the status of an injured party.

This is because, under Article 85/1 of the Highway Traffic Law, liability requires the existence of damage for which the operator is responsible (Çetiner, 2024: 437)

Another condition required for the operator to be held liable under Article 85/1 of the Highway Traffic Law is the existence of an appropriate causal link between the operation of the motor vehicle and the damage (Eren, 2025: 780; Çetiner, 2024: 441; Antalya/Görgeç, 2025: 340; Kılıçoğlu, 2024: 513). A direct and physical contact is not necessary to establish an appropriate causal link (Aşçıoğlu, 2012: 49).

In addition to the fulfillment of the other conditions, there is also a negative requirement for the liability of the motor vehicle operator to arise: no exculpatory evidence must have been produced, and the existence of causes breaking the causal link must not have been proven (Kılıçoğlu, 2024: 515 et seq.).

Liability for damages caused by a motor vehicle that is not in operation is regulated in Article 85/3 of the Highway Traffic Law. The significance of this provision is that the operator's liability is not limited solely to the risk arising from the operation of the vehicle. Motor vehicles that have been put into traffic but are not in operation have also been taken into account in determining liability (Eren, 2025: 798-799). If damage occurs during preparation, assistance, or repair work, "traffic accident" condition in Article 85/3 of the Highway Traffic Law does not occur (Eren, 2025: 799-800). It is generally accepted that, even when the vehicle is not in a state of operation, if the fault of persons responsible for the operator's actions or a defect in the vehicle contributes to an accident and the resulting damage, the operator bears strict liability arising from the failure to fulfill the duty of care. If an accident is caused by a vehicle that is not in operation, and the operator is at fault, liability is based on fault. Damage caused by vehicles that are not in operation is among the situations excluded from insurance coverage according to the General Terms and Conditions of Compulsory Motor Vehicle Insurance (General Terms and Conditions A.6.). As a general rule, Voluntary Financial Liability Insurance (excluding non-pecuniary damages) is intended to cover losses exceeding the coverage limits of Compulsory Motor Vehicle Insurance and is generally not structured to cover losses that are entirely outside the scope of Compulsory Motor Vehicle Insurance (Güleç Uçakhan, 2022: 407).