

TRAFİK HUKUKU BAKIMINDAN SORUMLU ŞAHSIN TESBİTİNDE «MADDİ SİSTEM» (*)

Doçent Dr. Ergun ÖZSUNAY

Yargıtay 4. HD. nin 21/Eylül/1967 tarihli ve E. 967-5794/K. 6679 sayılı kararı :

Trafik Kanununun 50 nci maddesindeki «araç sahibi» sözü ile araçtan faydalanan ve aracı hukukî bir işlem sonucu (mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın almış) eylemli olarak elinde bulunduran kimse anlaşılacağından, trafikde malik gözüken kimse aleyhine tazminat dâvası ikâme olunamaz.

DAVA: Dâvacı avukatı, dâvalıya ait aracın yöneticisinin dikkatsiz ve tedbirsiz eylemi yüzünden müvekkilinin aracına çarpması sonucu araçta meydana gelen hasardan ötürü 15.350 lira zarara uğradığını ileri sürerek bu paranın faizi ile birlikte dâvalıdan alınmasını istemiştir.

(*) Bu incelemede, aşağıdaki kısaltmalar gözönünde tutulmuştur: **Ank. BD.** — Ankara Barosu Dergisi; **Art.** — Artikel; **Batider** — Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi; **BGE** — Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichtes; **Bkz.** — Bakınız; **HD.** — Hukuk Dairesi; **İHEM** — 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 den Motorfahrzeug-und Fahrradverkehr (15/3/1932 tarihli İsviçre eski Motorlu Taşıt Araçları Kanunu); **RKD** — Resmî Kararlar Dergisi; **SJK** — Schweiz, Juristische Karthotek; **StVG** — Strassenverkehrsgesetz (19/12/1952 tarihli Alman Karayolları Trafik Kanunu); **SVG** — Strassenverkehrsgesetz (19/12/1958 tarihli yeni İsviçre Karayolları Trafik Kanunu).

HÜKÜM: Yapılan yargılama sonunda, çarpma olayında dâvalı şoförünün % 100 kusurlu bulunduğu ve uğranılan zararın 15.350 lira olduğu trafik ve bilirkişi raporlarıyla sabit olduğundan bu paranın faiziyle birlikte dâvalıdan alınarak dâvacıya verilmesine karar verildiğini ilişkindir.

YAR. 4.H.D. KARARI: Trafik Yasasının 50 nci maddesinde sözü edilen (araç sahibi) sözü, araçtan faydalanan ve aracı hukukî bir işlem sonucu eylemli olarak elinde bulunduran kimse olarak anlaşılacak lâzımdır. Mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satışlarda daha çok satanın alacağını teminat altına alma amacı gözetilmiş olup, aracı satın alarak işletenin bu aracın kullanılmasından doğacak hukukî sorumluluktan kurtulmasına Trafik Yasası hükümlerinin elvermemiş olduğu düşünülemez. Aksi takdirde haksız eylemlere ilişkin Borçlar Yasasının genel ilkelerine aykırı bir sonuç doğmuş olur. Çünkü zararın, ancak haksız eylemi işleyen veya haksız eyleme yol açan aracı işleterek ondan iktisaden faydalanan kimse tarafından ödenmesi lâzım gelir. Aracın trafik sicilinde adına kayıtlı olduğu kimsenin açıklanan niteliği haiz olması halinde, zarardan da sorumlu tutulması gerekmez. Olayda zarar 18.7.1962 gününde meydana gelmiş, halbuki dâvalı zarara yol açan aracı 16.4.1962 günü mülkiyeti muhafaza kaydıyla üçüncü kişiye satmış ve teslim etmiştir. Buna ilişkin noterlikçe resen düzenlenen belge dosyadadır. Kayıd sahibi dâvalının olay gününde araçla iktisadî bir ilişkisinin varlığı da iddia ve isbat edilmiş değildir. Bu durumda dâvalıyı zarardan sorumlu tutmak için yeterli hukukî dayanak bulunmamış olması itibarıyla dâvanın reddi lâzım gelirken aksine düşüncelerle karar verilmesi bozmayı gerektirir.

SONUÇ: Temyiz olunan kararın gösterilen nedenlerle **BOZULMASINA**, 21.9.1967 gününde oybirliğiyle karar verildi. (Ank. BD., Yıl 24 (1967), Sayı: 6, s. 1011).

I. Olay ve Mahkemelerin Tutumu :

1 — Trafik sicilinde davalı (A) adına kayıtlı bulunan bir motorlu taşıt aracı, 18.4.1962 tarihinde mülkiyeti saklı tutma kaydı (MK 688) ile (B)'ye satılmıştır. Bundan sonra, (B) hesabına ve iktisadî çıkarları (B) ye ait olmak üzere, şoför (Ş) nin yönetiminde

kullanılan araç, 18.7.1962 tarihinde (Ş) nin % 100 kusuru sonucunda davacıya (D) çarpmış ve zarara uğramasına sebep olmuştur. Kazadan sonra (D), uğramış olduğu zararların giderilmesi için KTK 50/I uyarınca trafik sicilinde «aracın sahibi» olarak gözüken (A)'ya karşı bir dava yönelterek, 15.350 TL'nin hüküm altına alınmasını istemiştir.

2 — Yargılama sonucunda asliye mahkemesi, kazada (Ş)'nin % 100 kusurlu bulunduğunu ve (D) nin uğradığı zararın da bilirkişi raporlarıyla sabit bulunduğunu gerekçe göstererek, hukukî sorumluluğun (A)'ya ait olduğuna karar vermiştir.

3 — Asliye Mahkemesinin hükmü incelemek üzere Yargıtay'a getirildiğinde, Yargıtay aşağıdaki nedenlerle derece mahkemesinin hükmünü bozmuştur:

a) İlk olarak araç, mülkiyeti saklı tutma kaydı ile 18.4.1962 tarihinde satıldığı halde; kaza 18.7.1962 tarihinde vuku bulmuştur. Burada, araç üzerindeki mülkiyet hakkını saklı tutma kaydı ile yapılan sözleşmenin *kazadan önce yapılmış olduğuna* dikkat edilmelidir. Bu sözleşme gereğince, mülkiyet hakkının, trafik siciline kayıtlı bulunan (A) da kalmasına rağmen, araç fiilen (B) ye teslim edilmiştir. Bu bakımdan, araçtan iktisaden yararlanan ve araç üzerinde tasarruf kudreti bulunan kimse artık (A) değil, (B)'dir.

b) İkinci olarak, trafik sicilinde kayıtlı bulunan (A) nin olay günü kaza yapan araçla herhangi bir «iktisadî ilişkisi»nin varlığı da ispat edilememiştir. (A), aracın satış bedelini teminat altına almak amacıyla, araç üzerindeki mülkiyet hakkını saklı tutmuş bulunuyor ise de, aracın işletilmesinden (KTK 50/I'de «kullanılmasından») sağlanacak çıkarların artık (A)'ya değil, fakat alıcı (B)'ye ait olacağı anlaşılmaktadır.

c) O halde, aracın işletilmesinden sağlanan iktisadî çıkarlar, aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işleten (kullanan) kimseye ait olduğuna göre, hukukî sorumluluk da, artık trafik sicilinde sadece ismen gözüken, fakat araç üzerindeki fiili tasarruf iktidarını başkasına bırakmış bulunan (A) ya değil, araçtan fiilen yararlanan (B) ye ait olmalıdır.

İşte bu gerekçelerle Yargıtay 4. HD, aracın sırf kendi adına kayıtlı bulunduğu kimseyi KTK 50/I anlamında, aracın işletilmesinden

doğan zararlar için «sorumlu kişi» olarak kabul etmemiş ve olayda «şeklî anlamda araç sahibi» (işleten) görünen (A) yerine, araç üzerinde fiilî tasarruf iktidarı bulunan ve araçtan fiilen yararlanan (B) nin sorumlu tutulması gerektiğini belirtmiştir.

II. Sorumlu Kişi: «Araç Sahibi» :

1953 tarihli ve 6085 sayılı KTK'muzun, 232 sayılı kanun'la değişik 50/I hükmü sorumlu kişiyi tesbit bakımından şu kuralı koymaktadır:

«Motorlu taşıt, müteharrik makine ve lastik tekerlekli traktörlerin kullanılmasından doğacak maddî ve ölüm dahil bedenî zararlardan araç sahipleri hukuken mesuldür.»

Bu hüküm, bizim hukukumuzda 1932 tarihli İsviçre *Motorlu Taşıt Araçları Kanunu*'ndan gelmiştir. (MFG Art. 37/I). (1). Bu kanun sonradan 1958 tarihli *Karayolları Trafik Kanunu* (SVG) ile yürürlükten kaldırılmışsa da, sorumlu kişiyi tayin bakımından MFG tarafından konumuş bulunan ölçüler değişmemiştir (2). SVG'nin, hukukî sorumluluğu düzenleyen 58/I hükmüne göre de:

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

Benzer bir çözüm, 1952 tarihli Alman *Karayolları Trafik Kanunu*'nda da yer almıştır (3). StVG § 7/I'e göre de:

(1) 1932 tarihli MFG'de «işleten» kavramına ilişkin açıklamalar için bkz. **Strebel/Huber**, Kommentar zum Bundesgesetz über der Motorfahrzeug - und Fahrradverkehr, II, Zürich, 1938, Art. 37, N. 45 vd.; **Oftinger**, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zweiter Band: Besonderer Teil, Zürich, 1942, s. 812 vd.; **Haffter**, Die Motorfahrzeughaftpflicht im schweizerischen, deutschen, italienischen und französischen Recht, Winterthur, 1956, s. 86 vd.

(2) 1958 tarihli SVG'de «işleten» kavramına ilişkin ayrıntılar için bkz. **Oftinger** Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zweiter Band: Besonderer Teil, Zweite Hälfte, 2. überarbeitete und vermehrte Auflage, Zürich, 1962, s. 480 vd.; **Bussy**, Motorfahrzeughaftpflichtversicherung II: Halter, SJK, 907, Ersatzkarte, Nr. 12 vd.; **Badertscher/Schlegel**, Strassenverkehrsgesetz, Zürich, 1964, Art. 58'e ilişkin açıklamalar.

(3) Alman Hukukunda «işleten» kavramına ilişkin açıklamalar için

«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.»

Görüldüğü gibi, İsviçre ve Alman Hukuklarında, trafik kazalarından doğan zararların giderilmesi bakımından sorumlu kişi «Halter» ya da «detenteur» deyimleriyle açıklanmaktadır. KTK'muz (50/I), bu kavramı, 6085 sayılı kanunun ilk metninde «kullanan» ve 232 sayılı kanunla yapılan değişiklikten sonra «araç sahibi» deyimleri ile açıklamış ise de, her iki kavramın da yeterli olmadığı bir gerçektir. Zira, ilk görünüş izlenimi olarak her iki deyim de, «Halter» kavramının özelliklerini vermekten uzak görünmektedir. Bundan dolayıdır ki, öğretide «Halter, détenteur» kavramını karşılamak amacıyla çeşitli sözcüklere başvurulmuştur: «Tutucu», «vaziyet» (5), «işletici» (6) vb. gibi.

Biz trafik hukukuna ilişkin daha önceki incelemelerimizde «işleten» sözcüğünü bütün diğer deyimlere üstün tutmuş bulunuyorduk (7). Daha iyi bir deyim buluncaya kadar, «Halter, détenteur» kavramını karşılamak üzere bu deyim kullanılmasını «kötünün en iyisi» olarak görüyoruz.

O halde, KTK'muz bakımından şu noktayı kesin bir şekilde tesbit edebiliriz: Motorlu taşıt araçlarının sebep oldukları kazalarda

bkz. Floegel/Hartung, Strassenverkehrsrecht 13. Auflage, München/Berlin, 1964, s. 1375 vd.; Geigel/Geigel, Der Haftpflichtprozess, 13. Auflage, München/Berlin, 1967, s. 447 vd.

(4) Akın, M. Zeki, Motorlu Nakil Vasıtaları Kazalarına Karşı Mecburi Mesuliyet Sigortası, Ankara, 1963, s. 88'de ve her yerde.

(5) Tandoğan, H., Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara, 1961, s. 227 vd.

(6) Adal, E., Trafik Kazalarında Akit - Dışı Hukukî Sorumluluk, İstanbul, 1963, s. 78 vd.

(7) Özsunay, E., Karayolları Trafik Kanunumuzdaki Büyük Bir Boşluk: Çalınan veya Araç Sahibinin İzni Dışında Kullanılan Motorlu Taşıt Araçlarının Sebep 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 Kullandığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu, İHFM, C. XXXII (1966), Sayı: 1, s. 161/183; Özsunay, E., Araç Sahibinin Fiil ve Davranışlarından Sorumlu Olduğu Şahıslar, Batider, Ocak 1967, C. IV, Sayı: 1, s. 1 vd.; Özsunay, E., Trafik Kazasında Zarar Gören Üçüncü Şahsın Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Alacak Hakkı, İHFM, C. XXXII, Sayı: 2/4, s. 906/933.

şahsa ya da şeye gelen zararlardan hukuken sorumlu olan kişi «işleten» dir (araç sahibi).

III. «İşleten» in Tayinine İlişkin Sistemler :

Trafik hukukuna ilişkin öğretide «işleten» kavramını tayin için başlıca iki sistem geliştirilmiştir (18). Bunlardan birincisi «şeklî sistem» adıyla anılmakta; ikincisine ise «maddî sistem» denilmektedir.

1 — *Şeklî Sistem*: Bu ölçüye göre, «işleten» (araç sahibi, Halter), *trafik ruhsatnamesinde* (KTK 19/A, 20; KTT 27, 21) ve *sigorta poliçesinde* (KTK 51; MFG Art. 48/I, SVG Art. 63/I) adı yazılı bulunan kimsedir (9). Bu sistemde, «kişi» ile «araç» arasındaki fiilî ilişkiye önem verilmemektedir. Trafik sicilinde ve kanun uyarınca işletenin adının bulunması gereken diğer yerlerde, bu kayıtlar kimin adına yapılmışsa, o kimseye «işleten» gözüyle bakılmaktadır (10).

Şeklî sistemin başlıca üstünlüğü, bir trafik kazasında zarar gideriminden sorumlu olan kişinin süratle bulunmasıdır.

Bizim hukukumuzda, motorlu taşıt araçlarının trafiğe çıkarılabilmesi için, işletenin (araç sahibi), aracını, ikametgâhı ya da işyerinin bulunduğu il trafik şube veya bürosuna kayıt ve tescil ettirmesi gerekir (KTK 17). Bunun için ilgili trafik şubesi ya da bürosuna bir dilekçe ile başvurulur (KTT 25, 33). Bu istem üzerine, aracın teknik muayene sonucunda trafiğe çıkarılmaya uygun olduğu anlaşıldığı ve malî sorumluk sigortası sözleşmesi de yaptırılmış olduğu takdirde, araç trafik siciline kayıt ve tescil edilir. (KTK 19; KTT 26).

Kayıt ve tescilden sonra, «işletenler»e (araç sahibine), trafik ruhsatnamesi (KTK 19/A; KTT 27), kayıt ve tescil olundukları il ile sıra numaralarını gösterir plâkalar (KTK 19/D; KTT 30), sefer görev emri pusulası (KTK 19/C) ve şartları mevcutsa çalışma kartesi (KTK 19/B) verilir.

(8) İsviçre Hukukunda kanun koyucu «işleten» (Halter) kavramını tanımlamamış, bunu öğreti ve uygulamaya bırakmıştır. Bkz. **Oftinger**, II/2, s. 481; **Strebel/Huber**, Art. 37, N. 48, 55; **Haffter**, s. 87.

(9) Daha geniş bilgi için **Oftinger**, II, s. 816 dn. 129'da anılan literatür.

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

Kayıt ve tescil edilen araç sonradan bir alım satım sözleşmesi uyarınca başkasına devredildiği, trafikten çekildiği ya da hurdaya çıkarıldığı zaman, trafik sicilinde bu durumların gösterilmesi ve kaydın silinmesi gerekir (KTT 25/B).

Bu gibi durumlarda, yazılı başvurma üzerine trafik ruhsatnamesi ve plâkalar geri alınmakta ve isteğine göre «işleten»e de a) aracın bir başka yere nakli halinde «temiz kâğıdı»; b) trafikten çekme ya da hurdaya çıkarma durumlarında ise bu durumu belirten bir belge verilmektedir (KTT 25/B).

İşte «şeklî sistem»de, trafik sicilinde araç kimin üzerine kayıt ve tescil edilmiş bulunuyorsa ve trafik ruhsatnamesinde kimin adı yazılı ise, o kimsenin «işleten» olduğu kabul edilmekte ve ona KTK 50 anlamında «sorumlu kişi» olarak bakılmaktadır.

2 — *Maddî sistem*: Bu ölçüye göre, «işleten»i tayin ederken, bir araç üzerindeki belirli bir fiilî ve iktisadî hakimiyet ilişkisi gözönünde alınmalıdır (11). Araç üzerindeki hakimiyet ilişkisi (Herrschaftsverhaeltnis) kendisini başlıca iki şekilde ortaya koyar: a) Araç üzerindeki tasarruf kudreti ve b) Bir aracın bir kimsenin hesabına ve tehlikesi ona ait olmak üzere işletilmesi (kullanılması).

a) 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: aracın kimin tarafından, nasıl ve hangi amaçlarla kullanılacağı; donanım, bakım ve gözetiminin nerede, nasıl ve ne şekilde yapılacağı konularında karar verme yetkisini ifade eder (12).

Tasarruf kudreti, bazen aracı kısa bir süre için başkasına kiraya verme ya da kullandırma (ariyet sözleşmesi) hallerinde geçici olarak kalkabilir. Ne var ki, bütün bu durumlarda «işleten sıfatı» sona ermeyip, yine süregelir (13).

(11) Oftinger, II/2, s. 812 vd.; Strebel/Huber, Art. 37, N. 55 vd.; Haffter, s. 87. Aynı görüş Alman Hukukunda da baskındır. Bkz. Geigel/Geigel, s. 447; Floegel/Hartung, s. 1376. Ayrıca Wussow/Wussow, Das Unfall - Haftpflichtrecht, 7. Auflage, Köln/Berlin/München/Bonn, 1961, s. 321.

(12) Oftinger, II/2, s. 481/482; Haffter, s. 89/90; Strebel/Huber, Art. 37, N. 59. Ayrıca BGE 70 II 180.

(13) BGE 63 II 196. Buna karşı bir otomobilin uzun süreli bir kira

b) *Aracın, işletenin hesabına ve tehlikesi işletene ait olmak üzere işletilmesi* (Betreiben des Fahrzeugs auf Rechnung und Gefahr des Halters, l'emploi pour son propre compte) ise, aracın donanım, bakım ve işletilme masraflarının işleten tarafından üstlenilmesi; araç vergisi (14) ve mecburî sorumluluk sigortası primlerinin işleten tarafından ödenmesi ve aracın işletilmesi sonucunda sağlanan yararların da işletene ait olması anlamına gelir (15).

Aracın masrafları içine sadece donanım, bakım, gözetim ve işletme masrafları (benzin, yağ vb.) girmez, ayrıca vergi ve sigorta masrafları, garaj kirası, araç bir şöför vasıtasıyla kullanılıyorsa şöföre ödenen ücret vb. giderler de yer alır (16). Aracın vergisi ile sigorta primlerini ödeyen kimseye, «işleten» gözüyle bakabilmek çok defa mümkündür. Zira, böyle bir davranış, bir kimsenin bir araç üzerinde çok sıkı bir iktisadî ilişkisi bulunduğunu ortaya koymaktadır (17).

Bu bakımdan, incelemekte olduğumuz kararda, Yargıtayın trafik sicilinde adı yazılı bulunan (A)'nın, olay anında «araç üzerinde iktisadî bir ilişkisinin» bulunup bulunmadığının araştırılmasına değinmesi son derece isabetlidir.

Aracın işletilmesinden sağlanacak iktisadî çıkarlar da, sorumlu kişi olarak «işleten»i tayin bakımından önem taşır. Burada «çıkâr» (Interesse) kavramını geniş olarak yorumlamak gerekir (18). Aracın işletilmesiyle, «işleten»in sağlayacağı çıkarlar, *maddî* (örneğin araç dolmuş olarak çalıştırılıyor) olabileceği gibi; *manevî* de olabilir (19). Bundan dolayıdır ki, Federal Mahkeme bir kararında ara-

sözleşmesi ile bir kimseye kiralanması halinde, «işleten sıfatı», kiracıya ait olur. Bkz. BGE 62 II 190. Alman Hukukunda da benzer çözümlere ulaşılmıştır. Bkz. Wussow/Wussow, s. 321. Uygulamada, bir aracı kullanmak için üç gün ariyet alan ve yolculuk esnasında benzin masraflarını ödeyen kimse «işleten» sayılmıştır. Bkz. Geigel/Geigel, s. 447.

(14) Bkz. 18/2/1963 tarihli ve 197 sayılı «Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu», m. 3.

(15) Oftinger, II/2, s. 481; Haffter, s. 90. Alman Hukuku için bkz. Geigel/Geigel, s. 449.

(16) Strebel/Huber, Art. 37, N. 61; Geigel/Geigel, s. 449.

(17) Oftinger, II/2, s. 481; Haffter, s. 91/92.

(18) İsviçre Hukukundaki «çıkârlar» kavramı, Alman Hukukunda «yararlar» (Nutzen) kavramıyla anılmaktadır. Kapsam bakımından iki kavram birbirinden farklı değildir. Bkz. Oftinger, II/2, s. 481; Wussow/Wussow, s. 321; Floegel/Hartung, s. 1376.

(19) Strebel/Huber, Art. 37, N. 60; Haffter, s. 91.

cın işleten hesabına ve tehlikesi «işleten»e ait olmak üzere işletilmesini tayin ederken, bu kavramla, belirli ve soyut tek bir sefere ilişkin çıkarın değil, fakat tahsis edildiği gayeye göre aracın genel kullanılmasından doğacak tüm çıkarların anlaşılması gerektiğini belirtmiştir (20).

İsviçre Hukuku'nda «işleten»i (Halter) tayin bakımından uygulanan bu ölçüler, ana çizgileri ile *Alman Hukuku*'nda da mevcuttur (21).

İşte bu verilerden hareket eden öğreti (doktrin), «işleten» (Halter, detenteur) kavramını şöyle tanımlamıştır: Bir aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işleten (KTK 50/I anlamında «kullanma»); araç üzerinde ve aracın işletilmesi için zorunlu personel üzerinde fiilî ve doğrudan doğruya tasarruf kudreti bulunan kimseye «işleten» (araç sahibi, Halter, détenteur) adı verilir (22).

IV. Sonuç :

«Maddî sistem»in verilerine göre, Yargıtay 4. HD'nin 21.Eylül. 1967 tarihli ve E 967-5794/K 6679 sayılı kararı ele alınacak olursa aşağıdaki noktaları belirtmek mümkündür:

1 — İlk olarak Yargıtayımız, yabancı öğreti ve uygulamayı incelemeyeceği halde, hukukî sezgi ve sağduyu ile modern trafik hukukunun ileri bir çözümüne ulaşabilmiştir. Trafik hukukunda, sorumlu kişinin tayini bakımından, doğrudan doğruya «şekli sistem»in verilerinden hareket eden ve çok kez, araç üzerinde fiilî bir ilişkisi bulunsun bulunmasın, adı trafik siciline yazılı bulunan kimseyi sorumlu tutan bir anlayış ve uygulama içinde, sorumlu kişi ile araç arasındaki iktisadî ilişkiye ağırlık veren böyle geniş bir yoruma ulaşmak büyük bir başarıdır.

Gerçekten, motorlu taşıt aracının sebep olduğu zarar, ancak «bu

(20) BGE 70 II 180.

(21) Geigel/Geigel, s. 447; Floegel/Hartung, s. 1376; Wussow/Wussow, s. 321.

(22) Oftinger, II/2, s. 481. Alman Hukuku'nda da «bir aracı kendi hesabına kullanan ve araç üzerinde böyle bir kullanmanın öngördüğü tasarruf kudretine sahip olan kimseye işleten (Halter) denir» (RGZ 127, 175). Bkz. Geigel/Geigel, s. 447.

aracı işleterek ondan iktisaden faydalanan kimse tarafından» ödenmelidir. Yargıtayımız bu noktayı açıkça belirtmekte ve «trafik sicilinde aracın adına kayıtlı olduğu kimsenin araçtan artık iktisaden yararlanmaması halinde, sorumlu kişinin, aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işleten ve ondan yararlanan kimse» olduğunu açıklamaktadır.

Olayda araç, 16.4.1962 tarihinde (A) tarafından (B)'ye satılmıştır. Kaza ise, 18.7.1962 tarihinde vuku bulmuştur. Mülkiyeti saklı tutan sözleşme uyarınca, araç üzerindeki mülkiyet hakkının aracın satım bedeli ödeninceye kadar (A) için saklı tutulmasına rağmen, «olay günü onun araçla artık iktisadî bir ilişkisi kalmamış» bulunmaktadır. Başka deyimlerle, adı trafik sicilinde yazılı bulunan (A), «şeklî sistem»e göre «sorumlu kişi» ise de; araç üzerindeki tasarruf kudretinin ve araçtan iktisaden yararlanma olanağının (B)'ye geçmesi nedeniyle «maddî sistem»e göre «işleten» ve «sorumlu kişi» değildir (KTK 50/I).

O halde, Yargıtay'ımızın kararından şu sonuçlar çıkarılabilir:

a) Trafik sicilinde adı yazılı «şeklî işleten» (şeklî anlamda araç sahibi, aynı zamanda, «maddî işleten» (maddî anlamda araç sahibi) durumunda bulunuyorsa, o zaman aracın sebep olduğu zararlardan dolayı tazminat davası bu kimseye karşı yöneltilmelidir.

Olayların büyük bir çoğunluğunda, «şeklî anlamda işleten» ile «maddî anlamda işleten»in bir ve aynı kimseler olduğu görülür. Şöyle ki, trafik sicilinde adı yazılı kimse, aynı zamanda aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletip kullanıyor ve araçtan iktisaden çıkarlar sağlıyorsa, o kişi, hem «şeklî anlamda»; hem de «maddî anlamda işleten» sıfatına sahiptir (23). O halde, ara-

(23) Trafik kayıtları, işleteni tayin bakımından kuvvetli bir delil olarak kabul edilmelidir. Trafik kaydında adı yazılı «şeklî anlamdaki işleten», kendisine yöneltilen bir dâvada «maddî anlamda işleten» ve sorumlu kişi olmadığını ispat etmek zorundadır. Bkz. Yargıtay 4. HD. nin 15/Ekim/1967 tarihli ve E. 966 - 5012/K. 8989 sayılı kararı (Ank. BD., Yıl 24 (1967), Sayı: 6, s. 1013.). Karş. 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). Bu kararda trafik kayıtlarının, sorumlu kişiyi tayin bakımından önemi belirtilmekte, ancak nüfus ya da tapu kayıtları gibi, trafik kayıtlarının terkin ya da düzeltilmesinin istenemiyeceği açıklanmaktadır.

cın sebep olduğu zararlardan dolayı açılacak tazminat davasının, bu şahsa karşı yöneltilmesi gerekir.

b) Buna karşı, bir kimsenin «*şeklî anlamda işleten*» olduğu halde, «*maddî anlamda işleten*» sıfatına sahip bulunmaması da mümkündür. Nitekim, Yargıtay kararına konu teşkil eden olayda durum böyledir. Adı trafik siciline yazılı bulunan (A), «*şeklî anlamda işleten*» olduğu halde; «*maddî anlamda işleten*» sayılmamıştır. Gerçekten de, mülkiyeti saklı tutma kaydı ile yapılan satım sözleşmesi uyarınca, aracın (B) ye teslim edildiği tarihten (16.4.1962) sonra, artık (A)'nın araç üzerinde fiilî tasarruf kudreti kalmamış; aracın ne zaman, nasıl, nerede, kimin tarafından, hangi gayelerle işletilip kullanılacağını tayin yetkisi (B) ye geçmiştir. Olayların akışından, araçtan iktisaden yararlanan kimsenin de artık (A) değil, fakat (B) olduğu anlaşılmaktadır.

Böylece Yargıtayımız, mülkiyeti saklı tutma kaydı ile yapılan satım sözleşmesinde, «*işleten sıfatı*»nı tayin bakımından doğru bir yol tutmuştur: Mülkiyet hakkı, «*işleten sıfatı*»nın tayininde bir ölçü olamayacağı için, Yargıtay'ımız yerinde olarak «*maddî sistem*»in ölçülerini uygulamış ve mülkiyet hakkı (A) da kalmasına rağmen, KTK 50/I anlamında «*işleten*»in ve «*sorumlu kişi*»nin (A) olmayıp, aracı satın alan ve araçtan iktisaden yararlanan (B) olduğuna karar vermiştir. Bu çözümün, *İsviçre Hukukunda* varılan çözümleri yansıttığını ve trafik hukukumuz bakımından ileri bir adım olduğunu söyleyebilmek mümkündür (24).

Gerçekten, *Oftinger*'in de belirttiği gibi, mülkiyeti saklı tutma kaydıyla yapılan satışlarda, «mülkiyet»in satıcıda kalması, (KTK 50/I anlamında) sorumlu kişi olarak «*işleten*»i tayin bakımından bir rol oynamamaktadır (25). «*Maddî sistem*»e göre, alıcı (olayda B), «*işleten*» kavramına ilişkin tüm şartları gerçekleştirdiği takdirde, adı trafik siciline yazılmamış olsa dahi «*işleten*» ve «*sorumlu kişi*» olarak karşımıza çıkmaktadır. Yargıtayımız bu durumu şu satırlarla açıklamaya çalışmıştır.: «Mülkiyeti muhafaza kaydıyla yapılan satışlarda, daha çok satanın alacağını teminat altına alma amacı gözetilmiş olup, *aracı satın alarak işletenin* bu aracın kullanılmasından doğacak hukukî sorumluluktan kurtulmasına Trafik Yasası hükümlerinin elvermemiş olduğu düşünülemez.»

(24) Strebel/Huber, Art. 37, N. 71.

(25) Oftinger, II/2, s. 488'de dip notu 183.

2 — İncelediğimiz kararda, Yargıtay, «*maddî anlamda işleyen sıfatı*»nın araçtan iktisaden yararlanmaya ilişkin unsurunu açık bir şekilde belirttiği halde; «*araç üzerindeki tasarruf kudreti*»ne (Verfügungsgewalt, faculté de disposer du vehicule) ilişkin hususları nendense geçiştirmiştir. Kararda, «*işleyen*» in araç üzerindeki tasarruf kudreti, «*aracı hukukî bir işlem sonucu eylemli olarak elde bulundurma*» şeklinde açıklanmakta ise de, bunu «*maddî sistem*» açısından, «*işleyen*in tasarruf kudreti» kavramı ile çakıştırmak oldukça güç görünmektedir. Zira, yukarıda açıkladığımız gibi, *araç üzerindeki tasarruf kudreti*, aracın fiilen bir kimse tarafından yönetilmesini ve araç üzerindeki maddî bir ilişkiyi değil, fakat bir aracın ne zaman trafiğe sokulup çıkarılacağına; nerede, nasıl, hangi amaçlarla ve kimin tarafından kullanılacağına; donanım, gözetim ve bakımının ne şekilde yapılacağına ilişkin yetkileri açıklamaktadır. İncelediğimiz kararda ise, Yargıtayımızın, «*araç üzerindeki tasarruf kudreti*» ni, çok dar bir açıdan ele aldığı söylenebilir.