

Alkollü Araç Kullanmanın Kusur Durumuna Etkisi Hakkında Bir Değerlendirme

Melike ARSLAN BAL*1

Öz

Motorlu aracın sevk ve idare edilmesi ciddi bir iştir. Trafik kazaları da her geçen gün katlanarak artmaktadır. Güvenli sürüş gerçekleştiremeyecek kişilerin araç kullanması yasaklandığından, alkollü olma da aracın güvenli bir şekilde idare edilemeyeceği kanaatiyle yasaklanmıştır. Her trafik kazası, bir veya birden fazla tarafın trafik kurallarına uymaması neticesinde meydana gelir. Güvenli sürüş kabiliyetini azaltan veya kaldıran alkollü araç kullanma da trafik kurallarına uymamaya sebebiyet verebilir. Fakat alkollü sürücü, trafik kurallarına uygun bir şekilde, kazaya karışmadan da seyrini tamamlayabilir. Alkollü araç kullanmak yasak olup, kusur atfedilme sebebi değildir. Bu çalışmada alkollü araç kullanmanın kusur durumuna etkisi, mevzuat ve Yargıtay kararları ışında incelenecek ve değerlendirmede bulunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: *alkol, kusur durumu, motorlu araç.*

An Assessment of the Effect of Drinking and Driving on Fault Status

Abstract

Motor vehicle management and control is a serious business. Traffic accidents are also increasing exponentially every passing day. Just as it is prohibited for people who cannot drive safely to drive, being under the influence of alcohol is also prohibited on the grounds that it is not possible to safely operate a vehicle. Every traffic accident occurs as a result of one or more parties not complying with traffic rules. Drinking and driving, which reduces or eliminates the ability to drive safely, may also result in non-compliance with traffic rules. However, a drunk driver can complete his journey without being involved in an accident, in compliance with traffic rules. Drinking alcohol is prohibited and is not a reason for attribution of fault. The effect of using this vehicle will be examined and evaluated in light of legislation and Supreme Court decisions.

Keywords: *alcohol, defect status, motor vehicle*

* İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi, (Tez aşamasında) İstanbul, (melikea@stu.aydin.edu.tr), ORCID: 0009-0005-0442-0314

Giriş

Günümüzde her gün yüzlerce trafik kazası meydana gelmektedir. Bu kazalardan dolayı önemli ölçüde maddi ve manevi zararlar meydana gelmektedir. Bu zararların nasıl tazmin edileceği hususu ise temelde kusur durumuna göre belirlenmektedir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre karayolunda, motorlu aracın sebep olduğu kazalarda işletenin ve araç sürücüsünün sorumluluğu bulunmaktadır.

İşletenin sorumluluğu, bir çeşit tehlike sorumluluğuna dayanan kusursuz sorumluluktur. Aracın sürücüsünün sorumluluğu ise kusura dayanır. Meydana gelen bir kazada sürücü kusurlu ise, kusuru oranında tazminat sorumluluğu doğar.

Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı madde almak, kişinin irade ve reflekslerini etkilemektedir. Dünya Sağlık Örgütü'nün Türkiye'nin de bulunduğu otuz ülkede yapılmış bir araştırmaya göre, meydana gelen trafik kazalarının yüzde altmışının oluşumunda alkolün etkisi olduğu ortaya konulmuştur¹. Son yıllarda, kendini göstermek veya sosyal medyada paylaşmak adına genç nesilde alkol alarak araç kullanmak ve hız yapmak popüler olmuştur². Fakat bu durum alkollü sürücünün asli kusurlu olduğu, kusursuz olamayacağı, anlamına gelmemektedir. Toplumda alkollü araç kullandığı tespit edilen kimselerin kesinlikle kusurlu veya hatalı olduğuna ilişkin yaygın bir kanı bulunmaktadır. Fakat alkollü araç kullanmanın başkaca sonuçları bulunmaktadır. Bu çalışmada, alkolün meydana gelen trafik kazasındaki kusur durumuna etkisi, mevzuat hükümleri ve Yargıtay kararları ışığında değerlendirilecektir.

I. Trafik Kazasında Kusur Durumunun Belirlenmesi

A. Genel Olarak

Kusur, “eksikliği olma durumu” olarak tanımlanır³. Trafik kazalarında genel olarak işletenin, motorlu aracın işletme tehlikesinden kaynaklı kusursuz sorumluluğu bulunmaktadır. Buna ek olarak sürücünün kusurunun da bulunması zararın paylaşılması açısından, sorumluluğu ağırlaştırıcı bir haldir. Hukuki anlamda genel olarak sorumluluğun var olduğu durumlarda kusurlu olunması gerekmektedir. Kusur, Borçlar Hukuku anlamında Türk Borçlar Kanunu'nun 49. maddesinden anlaşıldığı üzere sorumluluk sebebidir ve hukuk düzeninde kınanan bir eylemi gerçekleştiren kişinin, bu

¹ Vural SEVEN, Alkollü Araç Kullanma ile İlgili Karayolları Trafik Kanunu'nda Yapılan Değişikliğin Sigorta Şirketinin İspat Yüküne Etkisi, Dergipark Dergisi, Cevdet Yavuz'a Armağan, s. 2.

² Volkan GİRGIN, Ahmet KOCABIYIK, Alkollü Araç Kullanma Davranışı, Dusunen Adam Journal of Psychiatry and Neurological Sciences 2002; 3(15): 185-186, s. 185.

³ <https://sozluk.gov.tr/E.T.21.12.2024>.

zararı gidermek zorunda olması halidir⁴. Başka bir ifadeyle kusur, hukuka aykırı bir davranışta bulunan kişi özelinde yürütülen değer yargısıdır⁵. Öte yandan tazmin yükümlülüğünün kusura dayalı olması, daha önceden öngörülebilir olacağı ve ahlak açısından kınanacağından hakkaniyete uygun olur⁶. Hukuk düzeni davranışın bu şekilde olmamasını beklediğinden, eylemi gerçekleştiren kişi kusurlu atfedilmektedir. Türk Borçlar Kanunu'nda tanımı verilmemiş olan kusur, İsviçre ve Türk öğretilerinden yola çıkılarak "hukuka aykırı sonucu istemek veya istemiş olmamakla birlikte hukuka aykırı davranıştan kaçınmak için yeterince çaba göstermemektir"⁷.

Trafik kazasında, meydana gelen zarardan kimin veya kimlerin sorumlu olacağını belirlemek için kusur durumunun belirlenmesi gerekir. Sürücü, KTK'nın 3. maddesinde tanıma göre, "*karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.*" KTK, sürücülerin uyması gereken kuralları düzenlemektedir. Taraflar trafik kazası meydana gelmesinin akabinde kaza tespit tutanağı düzenlerler. Anlaşmalı kaza tespit tutanağı ve kolluk kuvvetleri tarafından düzenlenen kaza tespit tutanağı olmak üzere iki tür kaza tespit tutanağı bulunmaktadır⁸. Karayolları Trafik Yönetmeliği⁹'nin 152. maddesine göre; "*Kazaya karışan sürücülerin tümü, yetkililerin gelmesine gerek görmez ve aralarında kazayı kendi düzenleyecekleri tutanakla tespit etmek noktasında anlaşılırsa "Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı" düzenleyip birlikte imza altına alarak olay yerinden ayrılabilirler.*"

Yine madde uyarınca; bazı durumların varlığı halinde, kaza tespit tutanağının kolluk kuvvetleri tarafından düzenlenmesi zorunludur¹⁰. Herhangi bir sürücüde *alkol, uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı şüphesinin bulunması*

⁴ Fikret, EREN, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 29. Baskı, Ankara 2024, s. 564, Ahmet M. KILIÇOĞLU, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Genişletilmiş 22. Baskı, Ankara 2018, s. 413.

⁵ Haluk Nami NOMER, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 15. Bası, İstanbul 2017, s. 167.

⁶ Gökhan, ANTALYA, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt V/1,2, Ankara 2019, s. 55.

⁷ M. Kemal OĞUZMAN, M. Turgut ÖZ, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 2, Gözden geçirilmiş 16. Bası, 2021 İstanbul, s. 55.

⁸ Gökhan TANERİ, Selman TANERİ, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki ve Cezaî Açından Trafik Kazaları Sorumluluk Tazminat Sigorta Rücu Davaları, 3. Baskı, I. Cilt, İstanbul 2018, s. 70.

⁹ Resmî Gazete Tarihi: 18.07.1997 Resmî Gazete Sayısı: 23053 mükerrer

¹⁰ Aşağıdaki durumlarda Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı trafik zabıtası, bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde ise genel kolluk tarafından düzenlenir:

- 1) Kazaya bir aracın karışması (tek taraflı maddi hasarlı kaza ise),
- 2) Taraflardan herhangi birinin sürücü belgesinin bulunmaması veya belgesinin kullandığı araç cinsi için yeterli olmaması,
- 3) Araçlardan herhangi birinin ülkemizde geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasının olmaması,
- 4) Sürücülerden herhangi birinde alkol, uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı şüphesinin bulunması,
- 5) (Değişik: RG-19/2/2014-28918) Kazaya karışan araçlardan herhangi birinin kamu kurum veya kuruluşuna ait olması (Sağlık Bakanlığına ait ambulans ve acil sağlık araçları hariç),
- 6) Kazada kamu malına veya üçüncü kişilere ait eşyaya zarar verilmiş olması.

durumunda olay yerine kolluk kuvvetlerinin çağırılması ve kaza tespit tutanağının görevliler tarafından tutulması zorunludur. KTK madde 83'e göre "Trafik kazalarına; adli yönden gereği yapılmak üzere mahalli genel zabıtaca, kazanın oluş nedenlerini, iz ve delillerini belirleyerek trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek üzere de trafik zabıtasınca el konulur." Olay yerine gelen kolluk kuvvetleri, olay yerinde gerekli önemleri alarak olayın taraflarını, iz ve delilleri, nedenlerini, oluş şeklini ve kusur durumlarını belirler. Kaza tespit tutanağı; kaza yerinin durumu ve kazaya karışan iz delillerin, sürücülerin, varsa ölü ve yaralıların, hasar ve zarara ilişkin bilgileri, kaza gün ve saati ile gerekli başkaca hususların belirtildiği, olaya ilişkin kroki bulundurulması gereken, taraflarca yahut trafik kolluk tarafından düzenlenen, aksi ispat edilinceye kadar geçerli bir tespit tutanağıdır¹¹. Yargıtay kararlarına¹² göre kaza tespit tutanağı aksi sabit oluncaya kadar geçerli kabul edilmektedir. Dolayısıyla kolluk kuvvetleri tarafından belirlenen kusur durumu, aksi ispat edilene kadar geçerli kabul edilecek, sorumluluk da buna göre belirlenecektir¹³.

B. Kusur Durumunun Belirlenmesinde Ölçüt

Kusur durumu, taraflar veya kolluk kuvvetleri tarafından KTK'nın trafik kurallarına göre belirlenir. Kanunda asli kusur sayılan haller açıkça düzenlenmiştir¹⁴. Kanunda öngörülen asli kusur sayılan hallerden birini gerçekleştiren sürücüler asli kusurlu sayılırlar. Asli kusur, kazanın meydana gelmesinde diğer sürücü veya sürülerden nispeten daha fazla kusurlu bulunduğu anlamına gelir¹⁵. Fakat kazada asli kusurlu sürücü tam asli kusurlu olabileceği gibi, diğer sürücülerin de tali kusuru olabilmektedir. Olayın meydana geldiği yer, tarafların ihlal ettikleri kanun maddeleri, diğer etken durumlar değerlendirilerek kusur durumları oransal olarak belirlenmelidir.

¹¹ Hamdi, YILMAZ, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu, İstanbul 2014.

¹² T.C. Yargıtay 17.Hukuk Dairesi E. 2014-5620 K. 2014-5090 T. 03.04.2014 "Aracın 09.10.2010 tarihinde hasarlandığı trafik görevlilerince düzenlenen kaza tespit tutanağında belirlenmiş olup, kaza tespit tutanağı aksi sabit olana kadar geçerli kabul edilen bilgi ve belgelerendir."

¹³ Yılmaz, s. 171.

¹⁴ Trafik kazalarında sürücü kusurlarının tespiti ve asli kusur sayılan haller: Madde 84 – Araç sürücülerini trafik kazalarında; a) Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme, b) Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme, c) İki den fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme, d) Arkadan çarpma, e) Geçme yasağı olan yerlerde geçme, f) Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma, g) Şeride tecavüz etme, h) Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama, i) Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama, j) Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama, k) Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme veya duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama, l) Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma, Hallerinde asli kusurlu sayılırlar.

¹⁵ Mustafa Gökhan GÖKFİDAN, "Trafik Kazalarında Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu", Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2019, s.66.

II. Trafik Kazasında Sürücünün Alkollü Olması Durumu ve Sonuçları

A. Yasal Mevzuat ve Değişiklik

Sürücülerin bedeni ve ruhsal yapısı, özenli davranma yükümlülüklerini desteklemelidir. Bu kapsamda sürücüler, araç kullanırken dikkatli olmak, trafik güvenliğini tehlikeye atmamak zorundadırlar. Alkol, uyuşturucu ve uyarıcı maddeler ise kişilerin algılama yeteneğini, reflekslerini, iradesini belli ölçülerde zayıflatır¹⁶. Bu sebeple kanunda alkollü araç kullanmak yasaklanmıştır. KTK'nın 48. maddesi 11 Haziran 2013 tarihinde yürürlüğe giren bir yasa ile değiştirilmiştir. Eski madde metnine göre, *“Uyuşturucu veya keyif verici maddeleri almış olanlar ile alkollü içki almış olması nedeniyle güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş kişilerin Karayolunda araç sürmeleri yasaktır.”* Alkollü sayılmakla alakalı promil sınırlarının da yönetmelikle düzenleneceği öngörülmüştür. 11 Haziran 2013 tarihinde yapılan değişiklik sonrası KTK'nın 48. maddesine göre; *“Uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri almış olan sürücüler ile alkollü olan sürücülerin karayolunda araç sürmeleri yasaktır.”*¹⁷ yapılan bu değişiklik ile *“güvenli sürüş yeteneklerini kaybetmiş kişiler”* ibaresi kanundan çıkartılmıştır¹⁸. Kanun değişikliğinden önceki madde metninden, alkol almış kişilerin güvenli sürme yeteneklerini kaybetmemiş olmaları halinde araç kullanabilmelerinin yasaklanmadığı gibi bir anlam çıkmaktadır. Alkollü olmaları nedeniyle güvenli sürüş yeteneklerini kaybetmediğini ileri süren kişilerin buradan hareketle araç sürebilmesinin yasal olduğu sonucunun çıkartılabileceği kanaatindeyiz. Söz konusu değişiklik kanunun açık ve net bir metin haline geldiği söylenmelidir.

Kanuna göre, belirtilen maddelerin veya alkolün miktarının bulunup bulunmadığı, bulunuyorsa miktarı, kolluk tarafından teknik cihazlar kullanılmak suretiyle tespit edilir. Maddi hasarlı bir trafik kazası meydana gelmişse kolluk, tarafların durumunu kontrol edip gerekli görürse teknik cihazını sürücülerin üflemesini sağlamak suretiyle tespitini yapar. Fakat, ölümlü veya yaralanmalı bir trafik kazası meydana gelmişse kolluk, alkol durumunu kontrol etmek ve tutanak altına almak zorundadır. Teknik cihaz ile yapılan ölçümlere sürücülerin itiraz hakkı bulunmaktadır. Teknik cihaz ölçümü yaptırmak istemeyen, sonucuna itiraz eden, sürücü, en yakın sağlık kuruluşuna götürülerek alkol, uyuşturucu veya uyarıcı madde tespitinde kullanılmak üzere kan, tükürük veya idrar gibi örnekleri vermek zorundadır.

¹⁶ Sami, NARTER, Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk, 4. Baskı, Ankara 2016, s. 255, Yılmaz, s. 170.

¹⁷ Hüseyin, TUZTAŞ, Hüseyin, Trafik Kazalarından Kaynaklanan Bedensel Zararlar Destekten Yoksun Kalma Tazminat Davaları, Ankara 2023, s. 429.

¹⁸ Narter, s.257.

Yine kaza nedeniyle kişinin ölmesi veya teknik cihaza üfleyemeyecek derecede yaralanmış olması halinde sağlık kuruluşunda belirtilen örnekler alınır. Mecburi bir sebepten yahut sürücünün teknik cihaz ölçümünü kabul etmemesi sebebiyle kaza anından sonraki bir zamanda yapılan ölçümlerde, kaza anındaki alkolün derecesi saat başına 0.15 promil eklenmek suretiyle yapılır¹⁹.

B. Alkollü Araç Kullanmaların Sorumluluğu ve Uygulanacak Yaptırımlar

KTK'nın 48. maddesine göre, kolluk tarafından veya sağlık kuruluşunda yapılan tespitlere göre 0.50 promilin üstünde alkollü araç kullandığı belirlenen sürücüye idari para cezası uygulanır²⁰. Sürücü belgesi de altı ay süreyle geri alınır. Promil sözcüğü binde anlamına gelmektedir. Bin mililitre kan içindeki alkolün gram olarak karşılığını göstermektedir²¹. İkinci veya üçüncü defa alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülere uygulanan idari para cezaları kademeleri olarak arttırılır. İkinci defa alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücünün sürücü belgesi iki yıl süre ile geri alınır. Üçüncü ve daha sonraki seferlerde ise beşer yıl süreyle sürücü belgesi geri alınır²². Ayrıca 1.00 promilin üzerinde alkollü olduğu belirlenen sürücüler hakkında Türk Ceza Kanunu'nun 179. maddesine göre trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçundan ceza verilir²³. Bu hususta, tek fiil olan alkollü araç kullanma fiilinden hem kabahat kapsamından hem de suç kapsamından ceza verilmesi tartışılmıştır. Ardından bu durum "*aynı fiilden iki kez yargılama olmaz*" ilkesine aykırılık gerekçesiyle Anayasa Mahkemesine taşınmıştır²⁴. Anayasa Mahkemesi tarafından verilen kararda özetle; aynı eylem nedeniyle birden fazla yargılama olmayacağı ilkesinin mutlak olmadığı, benzeseler dahi, korunan hukuki yarar ve unsurları farklı olması sebebiyle farklı hukuksal disiplinlerdeki farklı yaptırımlara tabi olabileceği ifade edilmiştir. Burada sürücü belgesinin olup olmamasının bir önemi bulunmamaktadır. Aracın fiili olarak karayolunda hareket ettirmekte olan kimse bu suçun failidir²⁵. Hususi otomobil; bireylerin kişisel kullanımları için üretilmiş, binek

¹⁹ Çelik Ahmet, ÇELİK, Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu, 3. Baskı Ankara 2021, s. 341, Lale, MUKTEDİR, /İhsan, AKGÜL, Sigorta Hukuku, 2. Bası, Ankara 2011, C. 1, s. 452 vd., C. II, s. 1268 vd.

²⁰ Çetin AŞÇIOĞLU, Trafik kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları Geçirilmiş ve Genişletilmiş 3. Bası, Ankara 2012, s. 709.

²¹ Narter, s.255, Aşçıoğlu, s. 709.

²² Mustafa AVCI, Hüseyin BİLGİN, Alkollü Araç Kullanımı Nedeniyle Sürücü Belgesine Geçici Süreli El Konulması İşlemleri Üzerine Bir İnceleme, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, 2019, Sayı 13, 129-166, s.148.

²³ R. Murat ÖNOK, Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m.179), Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Cilt Kasım-Aralık 2015, Sayı 121, s. 170. Tuztaş, s. 430.

²⁴ Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 2014/124, K. 2015/24, T. 05.03.2015. R.G. Tarih Sayı: 12.06.2015-29384. E.T: 15.01.2025.

²⁵ Bedrettin, MURAT, Trafik Hukuku, 6. Baskı, Adalet yayınevi, Ankara 2013, s. 170-175.

araçlardır. Hususi olmayan araçlara; ticari araçlar, kamyonlar, tırlar örnek gösterilebilir. Hususi olmayan bu tip araçlarda alkollü araç kullanmadaki sınır 0.20 promildir. Hususi olmayan araçlarda, sürücünün 0.20 promilin üzerinde alkollü olduğu tespit edilmesi durumunda belirtilen yaptırımlar uygulanır. Bu durumun sebebi, nispeten daha büyük, ağır, motor gücü fazla olan araçların meydana getirebileceği tehlikelerin daha fazla olmasıdır. Örneğin, bir tırın karayolundaki bir kaza sebebiyle meydana getirebileceği zarar, küçük bir otomobile göre daha fazladır.

Uyuşturucu ve uyarıcı madde kullanımıyla alakalı da yine KTK'nın 48. maddesinde, alkollü araç kullanmaya göre daha ağır yaptırımlar, cezai sorumluluklar ayrıca düzenlenmiştir. Öte yandan Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 97. maddesinde alkollü veya uyuşturucu, uyarıcı madde etkisinde iken araç kullanma durumunda izlenecek yol detaylı bir şekilde açıklanmış, uygulanacak yaptırımlar ve cezai sorumluluğa değinilmiştir. Ölçüm yapılan teknik cihazın özellikleri, ölçümün nasıl yapılacağı belirlenmiştir²⁶. Trafik görevlileri tarafından yapılan rutin denetimlerin alkol alarak trafiğe çıkma oranını azalttığı, böylelikle zarar meydana gelme olasılığını düşürdüğüne ilişkin çalışmalar bulunmaktadır²⁷.

C. Alkollü Araç Kullanmanın Sigortacı Tarafından Rücu Nedeni Olması

KTK'nın 91. maddesine göre, *işletenlerin sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur*. Kusurlu aracın trafik sigortacısı, kusurlu olmayan araçların maddi veya bedeni hasarlarını karşılamaktadır. Sürücülerin ise meydana gelen kazalarda alkollü olduğunun tespit edilmesi durumda zarar, sigorta tarafından karşılanmamakta veya sigortalıya rücu edilmektedir. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın B.4. maddesinin c bendine göre sürücünün kusurlu olması, zararın sigorta tarafından ödense bile rücu sebebi olarak düzenlenmiştir. Fakat Yargıtay kararlarında sigortacının rücu hakkını kullanabilmesi sürücünün alkollü olmasını yeterli görmemektedir²⁸. Meydana gelen trafik kazasında, sürücünün alkollü olduğunun tespiti halinde sigortacının rücu hakkını kullanabilmesi için kazanın salt (münhasıran) alkolün etkisi ile gerçekleşmesi gerekmektedir. Sürücünün alkollü olmadığı halde de söz konusu kaza meydana gelecek ise sigortacı rücu hakkını

²⁶ Erhan, GÜNAY, Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur, 6. Baskı, Ankara 2017, s. 132.

²⁷ Murat DELİCE, Hız, Alkol ve Genel Trafik Denetimlerinin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2012 16 (2), 27-44, s. 40.

²⁸ Muhammed İkbâl ALSANCAK, Trafik Kazası Sonucu Oluşan Bedensel Zararlar, Ankara 2021, s. 234, A. Şahabettin, SERTKAYA, Dilem Aksoy, KARAKAYA, İçtihatlarla Sigorta Hukuku ve Trafik Kazasından Kaynaklanan Tazminat Davaları, Ankara 2022, s. 256.

kullanamaz²⁹. Alkollü sürücü, yüzde yüz kusurlu ise veya kazanın salt alkolün etkisiyle meydana geldiği ispat edilmişse sigortacı tazminatın kaldırılmasını isteyebilir³⁰. Durumun koşullarına göre tazminatın azaltılması da istenebilir. Burada ispat yükü sigortacıdadır. Kazanın, sürücünün alkol alması sebebiyle meydana geldiğini kanıtlayan sigortacı zararı ödememe hakkını kullanabilir yahut ödemesi durumunda rücu haklarını kullanabilir. Bir görüşe göre de rücu için alkollü araç kullanılmasının tespit edilmesinin yeterli kabul edilmektedir³¹. Bu görüşe katılmak mümkün değildir.

D. Alkollü Araç Kullanmanın Kusur Durumuna Etkisi

Belirtildiği üzere meydana gelen trafik kazasında kusur durumu, sürücülerin ihlal ettikleri trafik kurallarına göre belirlenir. Meydana gelen zarardan sorumluluk doğması için, eylem ile zarar arasında “nedensellik bağı” kurulması gerekir³². Trafik kazasında sürücünün, uyuşturucu, uyarıcı madde etkisinde veya alkollü bir şekilde araç kullanmış olduğunun tespiti halinde yerleşik Yargıtay uygulamasına göre³³; olayın münhasıran alkolün etkisiyle gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespit edilmesi gerekmektedir. Kazanın salt sürücünün alkollü olması sebebiyle gerçekleşmeyeceği, sürücünün aldığı alkol oranının doğrudan doğruya sonuca etkisi bulunmadığından, bu nedenle her somut olaya göre ayrı ayrı değerlendirme yapılması gerektiği kabul edilmiştir. Yargıtay, yerleşik içtihatlarında alkol dışında başka unsurların olayın meydana gelmesindeki rolünün saptanması gerektiğini ifade etmektedir³⁴.

²⁹ Tuztaş, s. 431.

³⁰ Taneri, s. 591.

³¹ Rauf, KARASU, Yargıtay ve Sigorta Tahkim İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s.118.

³² Yılmaz, s. 131, Zekeriya, YILMAZ, Trafik Kazaları ve Taşımıcılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 3. Baskı Ankara 2014, s. 1139.

³³ T.C. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E. 2018/4623 K. 2018/11940 T. 10.12.2018 “Yargıtay’ın yerleşik uygulamalarında; sürücünün aldığı alkol oranının doğrudan doğruya sonuca etkisi bulunmadığından, kazanın salt alkolün etkisiyle gerçekleşip gerçekleşmediğinin, alkol dışında başka unsurların da olayın meydana gelmesinde rol oynayıp oynamadığının saptanması gerektiği benimsenmektedir. (YHGK 23.10.2002 gün ve 2002/11-768-840; YHGK 7.4.2004 gün ve 2004/11-257-212; YHGK 2.3.2005 gün ve 2005/11-81-18; YHGK 14.12.2005 gün ve 2005/11-624-713; YHGK 10.12.2014 gün ve 2013/17-1199 E. 2014/1018 K. sayılı ilamları). Kaza tespit tutanağında; sigortalı araç sürücüsüne kavşaklarda geçiş önceliğine uymadığından ve alkollü araç kullandığından asli, karşı araç sürücüsüne kavşağa yaklaşırken hızını azaltmadığından tali kusur verilmiştir. Sigorta Tahkim Komisyonunca hükme esas alınan bilirkişi raporunda da; davacının maliki bulunduğu araç sürücüsünün kazanın meydana gelmesinde %75 oranında, karşı araç sürücüsünün, %25 oranında kusurlu olduğu belirtildikten sonra, kazanın sigortalı araç sürücüsünün münhasıran alkollü olmasından meydana gelmediği ifade edilmiştir. Kaza sırasında sigortalı araç sürücüsünün 1.83 promil alkollü olduğu saptanmış ise de, yukarıda açıklanan ilkeler ışığında, sürücünün alkollü olması yalnız başına hasarın teminat dışı kalmasını gerektirmez. Kazanın salt alkolün etkisiyle oluşması ve başka etmenlerin bulunmaması gerekir. Dosya kapsamından ve bilirkişi raporlarından, davacıya ait araç sürücüsünün tek başına kazaya sebebiyet vermediği, dava dışı sürücünün de ikinci derece (%25) kusurlu davranışı ile olaya katılımlarının bulunduğu, dolayısıyla kazanın münhasıran alkolün etkisiyle meydana gelmediği anlaşılmaktadır.” E. T. 21.12.2024

³⁴ T.C. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi 2016/12186 E. 2019/5678 K. “Hasarın teminat dışı kalabilmesi için

KTk'nın 48. maddesi ve KTY'nin açıklama niteliğindeki 97. maddesi haricinde mevzuatta alkollü araç kullanımıyla alakalı bir madde bulunmamaktadır. Söz konusu maddelerde de alkollü olmanın kusur durumuna etkili olduğu veya kusur durumunda rol oynadığı belirtilmemiştir. Kanun ve ilgili yönetmelik; alkollü araç kullanmanın idari para cezası yaptırımını, ehliyetin geri alınması yaptırımını ve cezai sorumluluklarını detaylıca düzenlemiştir. Yine alkollü araç kullanma, zararın sigortalıya rücu sebebi olarak düzenlemiştir³⁵. Yargıtay kararlarında da açıkça alkollü araç kullanılmasının trafik kazasındaki kusur durumunu belirlemediği, hiçbir etkisinin bulunmadığı belirtilmiştir. Bir örnek vermek gerekirse; kırmızı ışıkta bekleyen alkollü bir sürücünün aracına, arkadan gelen aracın çarpması durumunda arkadan gelen araç asli ve tam kusurludur. Alkollü sürücünün ise bir kusuru bulunmamaktadır³⁶. Aynı şekilde şeridinde kurallara uygun bir şekilde trafikte ilerleyen fakat alkollü olan sürücünün aracına, karşı şeritten hızla gelen bir aracın çarpması durumunda alkollü sürücünün bir kusuru bulunmamaktadır.

Uygulamada kolluk kuvvetlerinin, olay yerine geldiğinde bir sürücünün alkollü olduğunu tespit ettiği anda, bu sürücünün dikkatsiz davrandığını farz etmektedir. Olayı değerlendirirken ön koşul olarak alkollü sürücünün dikkatsiz, tedbirsiz davrandığının kabul edilmesi hakkaniyete aykırı olup, hak kayıpları meydana getirmektedir. Kanun ve yönetmelik maddeleri, Yargıtay Kararları açıktır. Kusur durumunun belirlenmesinde alkollü olmanın hiçbir etkisi bulunmamaktadır. Kusur durumu trafik kurallarına göre belirlenir. Trafik kurallarına uymayan ve kazanın meydana gelmesine sebep olan taraf kusurlu olacaktır.

SONUÇ

KTk ve KTY'nin ilgili maddeleri birlikte değerlendirildiğinde, alkollü araç kullanan sürücüye yönelik ehliyetin geri alınması, idari para cezası ve cezai yaptırımlarının yer aldığı görülmektedir. Fakat kanunda alkollü sürücüye dair bir kusur karinesine veya bu sebeple kusur atfedilmesi gerektiği ya da

kazanın meydana geliş şekli itibarıyla sürücünün salt (münhasıran) alkoliün etkisi altında kaza yapmış olması gerekmektedir. Diğer bir anlatımla, sürücünün alkollü olması tek başına hasarın teminat dışı kalmasını gerektirmez. Üstelik, böyle bir durumda hasarın teminat dışı kaldığını ispat yükü, 6762 sayılı TTK'nın 1281. maddesi hükmü gereğince sigortacıya düşmektedir. Yargıtay'ın yerleşik uygulamalarında; sürücünün aldığı alkoliün oranının doğrudan doğruya sonuca etkisi bulunmadığından, mahkemece nöroloji uzmanı, hukukçu ve trafik konusunda uzman bilirkişilerden oluşan bilirkişi kurulu aracılığıyla olayın salt alkoliün etkisiyle gerçekleşip gerçekleşmediğinin, alkol dışında başka unsurların da olayın meydana gelmesinde rol oynayıp oynamadığının saptanması, sonuçta olayın tek başına alkoliün etkisiyle meydana geldiğinin belirlenmesi durumunda, oluşan hasarın poliçe teminatı dışında kalacağından davanın kabulüne, aksi halinde reddine karar verilmesi gerekeceği ilkesi benimsenmektedir." E.T. 21.12.2024

³⁵ Mustafa, ÇEKER, Sigorta Hukuku, 21. Baskı, Adana 2020, s. 281.

³⁶ Yılmaz, s.171.

alkolün kusur durumuna etki edeceğine ilişkin bir madde bulunmamaktadır. Yargıtay kararlarında da sürücünün alkollü olmasının kusur durumuyla ilgisinin olmadığı, alkolün salt kazanın meydana gelmesinde etkili olup olmadığı tespit edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Sigortacı ile alkollü sürücü arasındaki rücu ilişkisinde dahi, kazanın salt alkol sebebiyle meydana geldiğinin kanıtlanması aranmıştır. İspat yükü de sigortacıdadır. Uygulamada ise kolluk kuvvetleri tarafından sürücünün alkollü olduğunun tespiti halinde, tedbirsiz ve dikkatsiz olacağı ön kabulü oluşmaktadır. Buna karşılık alkollü araç kullanmanın yasaklanmış olması, trafik kurallarına aykırı davranma ve kusurlu olma olguları ile farklıdır. Alkollü sürücünün her zaman ve her koşulda kusurlu olması gerektiği düşünülmektedir. Kanaatimizce yukarıda izah edilen ilgili kanun hükümleri ve Yargıtay kararları göz önüne alındığında alkollü araç kullanmanın kusur durumuna etkisi olmadığı anlaşılmaktadır.

KAYNAKÇA

ALSANCAK, Muhammed İkbâl Trafik Kazası Sonucu Oluşan Bedensel Zararlar, Ankara 2021.

ANTALYA, Gökhan, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt V/1,2, Ankara 2019.

AŞÇIOĞLU, Çetin Trafik kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları Geçirilmiş ve Genişletilmiş 3. Bası, Ankara 2012.

AVCI Mustafa, BİLGİN Hüseyin, Alkollü Araç Kullanımı Nedeniyle Sürücü Belgesine Geçici Süreli El Konulması İşlemleri Üzerine Bir İnceleme, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, 2019, Sayı 13, 129 – 166.

ÇEKER, Mustafa, Sigorta Hukuku, 21. Baskı, Adana 2020.

ÇELİK, Çelik Ahmet, Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu, 3. Baskı Ankara 2021.

DELİCE, Murat, Hız, Alkol ve Genel Trafik Denetimlerinin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2012 16 (2), 27-44.

EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 29. Baskı, Ankara 2024.

GİRGİN, Volkan, KOCABIYIK, Ahmet, Alkollüyen Araç Kullanma Davranışı, Dusunen Adam Journal of Psychiatry and Neurological Sciences 2002; 3(15): 185-186.

GÖKFİDAN, Mustafa Gökhan “Trafik Kazalarında Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2019.

GÜNAY, Erhan, Uygulamada Trafik Kazalarında Kusur, 6. Baskı, Ankara 2017.

KARASU, Rauf, Yargıtay ve Sigorta Tahkim İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Yetkin Yayınları, Ankara 2016.

KILIÇOĞLU, Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Genişletilmiş 22. Baskı, Ankara 2018.

MUKTEDİR, Lale, AKGÜL, İhsan, Sigorta Hukuku, 2. Bası, Ankara 2011, C. 1, C. II.

MURAT, Bedrettin, Trafik Hukuku, 6. Baskı, Adalet yayınevi, Ankara 2013.
NARTER, Sami, Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk, 4. Baskı, Ankara 2016.

NOMER, Haluk Nami, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 15. Bası, İstanbul 2017.

OĞUZMAN, M. Kemal, ÖZ, M. Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt 2, Gözden geçirilmiş 16. Bası, İstanbul, 2021.

ÖNOK, R. Murat, Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu (TCK m.179), Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Cilt Kasım-Aralık 2015, Sayı 121.

SERTKAYA, A. Şahabettin, KARAKAYA, Dilem Aksoy, İçtihatlarla Sigorta Hukuku ve Trafik Kazasından Kaynaklanan Tazminat Davaları, Ankara 2022.

SEVEN, Vural, Alkollü Araç Kullanma ile İlgili Karayolları Trafik Kanunu'nda Yapılan Değişikliğin Sigorta Şirketinin İspat Yüküne Etkisi, Dergipark Dergisi, Cevdet Yavuz'a Armağan.

TANERİ, Gökhan, TANERİ, Selman, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki ve Cezai Açından Trafik Kazaları Sorumluluk Tazminat Sigorta Rücu Davaları, 3. Baskı, I. Cilt, İstanbul 2018.

TUZTAŞ, Hüseyin, Hüseyin, Trafik Kazalarından Kaynaklanan Bedensel Zararlar Destekten Yoksun Kalma Tazminat Davaları, Ankara 2023.

YILMAZ, Hamdi, Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu, İstanbul 2014.

YILMAZ, Zekeriya, Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 3. Baskı Ankara 2014.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

<https://sozluk.gov.tr/>