

**GENEL KURUL
KARAR**

FATMA ŞİMŞEK VE DİĞERLERİ BAŞVURUSU

Başvuru Numarası : 2013/7002
Karar Tarihi : 11/5/2016

Başkan : Zühtü ARSLAN
Başkanvekili : Burhan ÜSTÜN
Başkanvekili : Engin YILDIRIM
Üyeler : Serdar ÖZGÜLDÜR
Serruh KALELİ
Recep KÖMÜRCÜ
Alparslan ALTAN
Nuri NECİPOĞLU
Hicabi DURSUN
Celal Mümtaz AKINCI
Erdal TERCAN
Muammer TOPAL
M. Emin KUZ
Hasan Tahsin GÖKCAN
Kadir ÖZKAYA
Rıdvan GÜLEÇ
Raportör : Cüneyt DURMAZ
Başvurucular : 1. Fatma ŞİMŞEK
2. Sebahat DÖRTERLER
3. Kevser GÜNGÖR
4. Yavuz DÖRTERLER
5. Tahsin EKER
6. Yasemin ERKAN
7. Menekşe EKER
8. Ali Osman EKER
9. Ahmet ŞİMŞEK
Vekili : Av. Erdoğan IŞIK

I. BAŞVURUNUN KONUSU

1. Başvuru, 24/10/1997 tarihinde Karapınar-Ereğli karayolunda karşı yönden gelen tanker ile çarpışan otobüste aralarında başvuru sahiplerinin yakınlarının da bulunduğu 49 yolcunun yanarak vefat ettiği kaza sonrasında maddi ve manevi zararlarının tazmini amacıyla açılan davalarda, hatalı üretim nedeniyle üretici firmanın sorumluluğunun tespiti gerekirken davaların reddedilmesi ve yapımında hata bulunan otobüslerin piyasaya sürülmesine devletin izin vermesi nedeniyle yaşam hakkının, söz konusu davaların makul süre sınırını aşarak 11 ila 15 yıllık sürelerde tamamlanması nedeniyle de adil yargılanma hakkının ihlal edildiği iddialarına ilişkindir.

II. BAŞVURU SÜRECİ

2. 2013/7002 numaralı bireysel başvuru 10/9/2013 tarihinde Anayasa Mahkemesine Konya 5. Asliye Hukuk Mahkemesi vasıtasıyla yapılmıştır. Başvuru formu ve eklerinin idari yönden yapılan ön incelemesi neticesinde başvurunun Komisyona sunulmasına engel teşkil edecek bir eksikliğin bulunmadığı tespit edilmiştir.

3. İkinci Bölüm İkinci Komisyonunca 29/11/2013 tarihinde, başvurunun kabul edilebilirlik incelemesinin Bölüm tarafından yapılmasına karar verilmiştir.

4. Bölüm tarafından 29/1/2014 tarihinde, başvurunun kabul edilebilirlik ve esas incelemesinin birlikte yapılmasına karar verilmiştir.

5. Başvuru belgelerinin bir örneği bilgi için Adalet Bakanlığına (Bakanlık) gönderilmiştir. Bakanlık, görüşünü 28/3/2014 tarihinde Anayasa Mahkemesine sunmuştur.

6. Bakanlık tarafından Anayasa Mahkemesine sunulan görüş 28/3/2014 tarihinde başvuru sahiplerine tebliğ edilmiştir. Başvuru sahipleri, Bakanlığın görüşüne karşı beyanlarını 22/4/2014 tarihinde ibraz etmiştir.

7. 2013/7003, 2013/7060, 2013/6469, 2014/3582 ve 2014/3584 numaralı bireysel başvuru dosyalarının “konu yönünden hukuki irtibat” nedeniyle 2013/7002 başvuru numaralı bireysel başvuru dosyası ile birleştirilmesine, birleştirilen dosyaların kapatılmasına, incelemenin 2013/7002 numaralı bireysel başvuru dosyası üzerinden yürütülmesine karar verilmiştir.

8. İkinci Bölümün 3/2/2016 tarihinde yaptığı toplantıda, başvurunun niteliği itibarıyla Genel Kurul tarafından karara bağlanması gerekli görüldüğünden, Anayasa Mahkemesi İçtüzüğü'nün 28. maddesinin (3) numaralı fıkrası uyarınca Genel Kurula sevkine karar verilmiştir.

III. OLAY VE OLGULAR

A. Olaylar

9. Başvuru formu ve eklerinde ifade edildiği şekliyle ilgili olaylar özetle şöyledir:

10. Başvuru sahiplerinin yakınlarının da aralarında bulunduğu 49 kişi, 24/10/1997 tarihinde saat 22.00 sıralarında Karapınar-Ereğli karayolunda karşı yönden gelen tanker ile çarpışan otobüsün alev alması sonucu yanarak hayatını kaybetmiştir.

11. 25/10/1997 tarihli trafik kazası tespit tutanağına göre tanker şoförü ters şeritte ilerlerken otobüs şoförü tankere çarpmamak için diğer şeride geçmek istemiş ve tankerin sol ön kısmı ile otobüsün sağ önü (sağ ön kapı kısmı) çarpışmıştır. Anılan tutanakta, tanker şoförü ve yanındaki kişi dâhil 48 kişinin öldüğü, 5 kişinin yaralandığı kayda geçmiştir.

12. Kazadan yaralı olarak kurtulan beş kişinin 24/7/1997 ile 27/10/1997 tarihleri arasında polis ve Karapınar Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından ifadeleri alınmıştır. Alınan ifadelere göre otobüs şoförü ile 1 ve 3 numaralı koltuklarda oturan yolcular kaza anında dışarı fırlamış; ikinci şoför olan S.B. ise istirahat hâlinde bulunduğu otobüsün iç alt kısımdaki bölmeden kendi çabalarıyla çıkmıştır. 39 numaralı koltukta oturan ve kaza anında önündeki kırık camdan kendi çabasıyla çıkan diğer yolcu ise aldığı ciddi yanık yaraları nedeniyle daha sonra tedavi gördüğü hastanede hayatını kaybetmiştir.

1. Olayla İlgili Ceza Davası

13. Karapınar Cumhuriyet Başsavcılığının 31/10/1997 tarihli iddianamesi ile otobüs şoförü M.Ç. hakkında 765 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 455/2 maddesi ile 13/10/1983 tarihli ve 2198 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 119/2 maddesi hükümleri uyarınca Karapınar Asliye Ceza Mahkemesinde (Karapınar ACM/ACM) kamu davası açılmıştır. Kazada hayatını kaybedenlerin yakınları davaya müdahil sıfatıyla katılmıştır. Dava E.1997/201 numarasıyla kayda alınmıştır.

14. 28/11/1997 ile 16/01/1998 tarihleri arasında ACM'de yapılan duruşmalarda sanık, mağdur ve diğer tanıkların ifadelerine başvurulmuştur.

15. Söz konusu kazayla ilgili olarak 12/01/2000 ve 19/7/2000 tarihlerinde düzenlenen iki iddianameyle, sırasıyla otobüs üreticisi firmanın Türkiye sorumluları, otobüs işleteni ve üretici firmanın Almanya'daki yöneticileri aleyhinde Karapınar ACM'de ceza davaları açılmış; sonrasında bu davalar E.1997/201 sayılı dava ile birleştirilmiştir.

16. Anılan ceza davasında Karapınar ACM'nin resen belirlediği Orta Doğu Teknik Üniversitesinde (ODTÜ) görevli bir elektrik mühendisi, bir kimya mühendisi ve iki makine mühendisi öğretim üyesinden oluşan bilirkişi heyeti tarafından hazırlanan bilirkişi raporu (ODTÜ raporu), 12/8/1998 tarihinde Mahkemeye sunulmuştur.

17. Başvurucuların bireysel başvuru dilekçesinde ileri sürdükleri iddialarının temelini, otobüs üreticisi firmaya kusur atfedilmemesi ve devletin de bu üretim kusurundan sorumluluğu bulunduğu yönünde olması nedeniyle inceleme ve değerlendirme bölümü 175 sayfa olan ve ekleriyle birlikte yaklaşık 2.200 sayfadan oluşan ODTÜ raporunun ağırlıklı olarak otobüsün üretim ve tasarım yönünden incelemesinin yapıldığı ilgili bölümlerine yer verilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda ODTÜ raporunda başvuru açısından dikkate alınması gereken hususlar şu şekilde sıralanmıştır:

i. Bilirkişi heyeti; raporun giriş kısmında yargılama dosyasındaki tüm bilgi ve belgelerin incelendiğini, biri 13/3/1998 tarihinde mahkeme heyeti ile birlikte olmak üzere iki defa olay yerinde keşif yapıldığını; kamu kurumları, Kayseri'deki otobüs terminali, seyahat firması, İstanbul'da otobüsü üreten firma (üretici firma) yetkilileri ile görüşme yapıldığını, otobüsün üretildiği fabrikada üretim aşamasının

incelendiğini, konu hakkında mevzuat ve literatür araştırması yapıldığını, güvenlik önlemlerine ilişkin tüzük ve yönetmelikler ile benzer otobüs kazalarının incelendiğini belirtmiştir.

ii. Bilirkişi raporuna göre çarpışma noktası nerede ise kesin olarak otobüsün sağ önü ile tankerin sol ön tarafıdır.

iii. Raporun 88. sayfasında “(Otobüsün) mazot tanklarının otobüsün kafa kafaya çarpışması durumunda en tehlikeli bölümüne (hem de sağ ve solda iki tane olmak üzere) yerleştirilmesine bununla ilgili hiçbir koruyucu ve sağlama çalışması yapılmamasını ve her ne kadar AİTM yönetmeliğine uygunluk söz konusu ise de Sanayi ve Ticaret Bakanlığının bu tür bir tasarıma olur vermesi açısından heyetimiz her iki kurumu da ağır kusurlu bulmuştur.” ifadesi yer almaktadır.

iv. Raporun 91. sayfasında otobüsün sağ yakıt deposunda çarpışmanın yarattığı sıkıştırma etkisiyle biri sağ dış yanda, diğeri deponun üstünde yaklaşık 30 cm boyutunda iki büyük yarık oluştuğu ifade edilmiş, “Yangının başlamasına neden olan basınçlı mazotun bu yarıktan yolcu kabinine doğru püskürdüğü ... kesin kanaatine varılmıştır. Anılan yarıkların olay mahallinde yapılan iki keşifte aynen gözlemlendiği”, “(a)yrıca yakıt tankı bölmesini yolcu bölmesinden ayıran ... ahşap kapağın çarpışma sırasında kolayca parçalanması ve yakıtın bu boşluktan içeri akması da yangının yolcu kabininde de başlamasının en önemli nedeni olarak belirlenmiştir.” kayıtları düşülmüştür. Bu nedenle üretici firmanın yakıt deposunun tasarımındaki kusurunun yanı sıra yolcu bölmesi ile yakıt deposu arasında kolay kırılabilen ahşap bir plaka kullanılmasının üretici firma aleyhine bir diğer kusur unsuru oluşturduğu ifade edilmiştir.

v. Raporun 105-106. sayfalarında olayın kaza anı ve sonrasına ilişkin bütün hâlinde değerlendirmesi şu şekilde yapılmıştır:

“...Çarpışma anında tanker başlangıç hızı olan hızda devam etmekte, otobüs ise fren yaparak yavaşlaması nedeniyle nispeten düşük bir hızda bulunmaktadır.

Her iki aracın da direksiyonunu karması nedeniyle otobüs açılı olarak sağ önden ve tanker de gene açılı olarak sol önden olmak üzere birbirlerine çarparlar.

Tanker daha hızlı olduğu, ancak otobüs de daha kütleli olduğu için araçlar birbirlerini sürüklemeksizin çarparlar.

Açılı çarpmanın etkisiyle otobüsün ön camı fırlar.

Tanker şoförü ve yardımcısı çarpmanın etkisiyle ölürler.

Tanker, otobüsün sağ ön kapısını da ezecek biçimde otobüsün yaklaşık olarak 125 cm içine girer.

Tankerin otobüsü sıkıştırdığı noktada otobüsün yapısı direnemediğinden, tankerin motora da sahip olan kütleli bölümü ön teker dingiline kadar ilerler.

Tankerin otobüsü ezmesi sırasında otobüsün ön tekerin önündeki yakıt deposu ezilir.

Tankerin çarpmasıyla otobüsün zeminini oluşturan ve yakıt tankının üstüne denk gelen ahşap kapak tam karşıdan aldığı etki ile kırılır ve yolcu kabini içine doğru kırılarak açılır.

Ezilen yakıt deposu ön tekerin üstünden yolcu kabineye doğru yükselerek ezilmiştir.

Ezilenin ve sıkışmanın etkisiyle yakıt deposu, en büyüğü (otobüse önden bakıldığında) sağ üst köşeden olmak üzere delinir.

Sıkışma nedeniyle yakıt tankı içinde bulunan yakıtın önemli bir kısmı doğrudan yolcu kabineye içine, 2, 3 ve 4. sıralardaki yolcuların üstüne, koltukların ve otobüs tavanına doğru olmak üzere ince ve hızlı damlacıklar halinde dağılır.

Sıcak bir yüzey, kıvılcım, ezilen bir elektrik kablosu, vb. dağılmış mazotu tutuşturur,

Zaten ince bir film olarak dağılmış olan mazot tutuştuğunda, alevleri otobüsün tavanı boyunca hızla arka sıralara doğru ilerler.

Çarpışma ve mazotun tutuşması birbiri peşi sıra, daha otobüs tankerle birbirinden ayrılmadan gerçekleşir.

Otobüsdeki mazotun yayılması ve tutuşması ile tankerin şoför kabini de tutuşur.

Çarpışmanın açılı olması ve hemen çarpışma sonrası araçların şarampoldeki kum zemine çıkmaları nedeniyle tanker ve otobüs çarpışma noktasının çok yakınında birbirlerini sürüklemeyen birbirlerinden 1.5 metre ayrılmış ve yola dik olarak dururlar.

Tutuşma ile arka sıralara doğru hızla ilerleyen alevler bir yandan otobüsün içindeki tüm malzemeleri tutuşturur, yanma sonucu oksijen hızla azalır ve diğer yandan dumanlar otobüsü doldurur.

Çarpma anından araçların birbirinden ayrılmasına geçen süre 1-2 saniye civarındadır.

Çarpma sonrasında mazot derhal tutuşmuş çarpmadan sonra 1-10 saniye içinde tüm otobüsü alevler sarmıştır.

Çarpmadan yaklaşık 30-60 saniye sonra otobüs ve tankerin hemen her yeri yanmaktadır.

Yolcular sağ kalmak için dışarı çıkmaları gereken çarpmadan sonraki kısa süre içinde camları kırıp çıkamamışlar ve otobüsü saran alevler, kesif duman ve kalmayan oksijen nedeniyle artık yaşamamaktadırlar.”

vi. Raporun 130. sayfasında yakıt depolarının ön tekerin önünde yer almasının diğer üretici firmaların da tercih ettiği yaygın uygulama olduğu tespitine yer verilmiştir.

vii. Raporun 131. sayfasının son paragrafı şöyledir:

“Yapılan incelemelere göre (kazaya karışan otobüs modelinin) yakıt tankının önde olması kendi başına bir sakınca yaratmamaktadır. Ancak özellikle önden ve açılı gelecek çarpmalara karşı tankın yeterince korumalı olmadığı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bu otobüsdeki güvenlik zaafı, yakıt tankının önde olması değil ama önde olması nedeniyle artan ve özellikle önden gelecek açılı çarpma tehdidine karşı yeterince güçlü bir koruma kafesine alınmamış olmasındadır. Yaptığımız görüşmelerde, otobüs

üreticisinin bu ve benzeri çarpma senaryolarına karşı özel denemeler yapmadığı ve hangi kuvvetteki çarpmalara karşı dayanıklı olduğu bilinmediği belirtilmiştir. Ayrıca (üretici firma) fabrikasında montaj hattı üstündeki otobüslerde yapmış olduğumuz incelemelerde önden açılı gelecek çarpmalara karşı etkili ve belirli bir koruma yapılmadığı, çarpma anında yakıt tankının kaynak noktaları olan üst yarısından yolcu kabinine karşı delinme eğilimi göstereceği, yakıt tankı yolcu kabininden gerek mekanik olarak gerekse yangın yayılımı olarak engelleyici bir hücre oluşturulmayıp, sadece zemin ahşabı ile ayrılmış olduğu saptanmıştır. Bu gözlemlerle, yakıt tankının konumu birleştirildiğinde, (kazaya karışan otobüs modelinde) yakıt tankının yerleşiminde ve çarpma ve yangın güvenliğinde açık zaafaların olduğu saptanmıştır.”

viii. Raporda kusur oranlarına ilişkin kanaatlerin açıklandığı bölümde “Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesi’nin 13/03/1985 gün ve 1985/225 sayılı içtihat kararı” esas alınarak kusur dağılımının herbir ilgili açısından “kazanın meydana gelişi” ve “ölü sayısının artışı” için ayrı ayrı incelendiği ve herbiri için yine ayrı olarak 8/8 üzerinden ifade edildiği belirtilmiştir. Rapora göre tanker şoförü M.C. ve otobüs şoförü M.Ç. kazadan “çarpışma ve yangın sonucu ölümlere ve maddi hasara neden olmaktan” 8/8, daha fazla insanın ölümü ve maddi hasara dolaylı katkı nedeniyle 1/8, otobüsün sahibi ilave ölüm ve maddi hasara katkıdan 2/8, otobüs işletmecisi ilave ölüm ve maddi hasara katkıdan 4/8 kusurlu bulunmuştur. Üretici firmanın değerlendirildiği bölümde ise otobüs modelinin mevcut yasa ve yönetmeliklere uygun olarak üretildiği bir kez daha ifade edildikten sonra “en önemli kusurunun otobüsün yakıt deposunun yeri ve konumuna yönelik eksiklikten dolayı yangına ortam hazırlamak ve ölümlerin sayısı(nu) net olarak saptanamayan bir biçimde artmasına yol açmak” olduğu belirtilmiştir. Bölümün devamında çift depo bulunması ve depolar arasındaki bağlantının zayıf noktalarının yakıtın kolayca dışarıya çıkmasına neden olabileceğini öngörememe, çift katlı emniyet camı kullanılmasının çekiçle kırılmasını zorlaştırması ve çekiç sayısının yönetmelikte belirlenen asgari rakam uyarınca ikide bırakılmasının güvenli çıkışın işlevsel olarak kullanılmasına engel olması nedeniyle “aracın tasarım ve üretim aşamalarında ülkemize özgü koşulların zorunlu kaldığı güvenlik önlemleri sağlanamadığı için kaza sonrasında çıkan yangına ortam hazırlamak ve bu nedenle ölümlerin sayısının saptanamayan bir biçimde artmasına yol açmaktan” 5/8 oranda kusurlu görülmüştür.

ix. Aynı bölümde, güvenli yolculuk için gerekli altyapı ve kuralları koyup bunları denetlemekle yükümlü olan ilgili tüm kamu kuruluşları, yükümlü oldukları görevi yerine getirmede “görev kusuru” işledikleri için kazanın oluşumuna ortam hazırlamaktan 6/8 oranında kusurlu bulunmuştur. Bu bölümde araç üretiminde kamu kurumlarının sorumluluğuna ilişkin belirleme “araç üretimlerine esas olan yönetmeliklerde ulusal ve uluslararası güvenlik önlemlerini ön plana alıp yeterince incelemedikleri ve bunları güncelleştirmedikleri; sıradan denetimlerle yetindikleri” şeklinde yapılmıştır.

18. Kovuşturma kapsamında Adli Tıp Kurumunun 12/3/1999 tarihli ve 11859 numaralı raporu ile 19/11/1999 tarihli ve 7539 numaralı ek raporunda kazanın gerçekleşme şekli ve kusur oranları ile otobüsün üretiminin mevzuatla ortaya konulan teknik gereklilikleri karşılaması konularında değerlendirmeler yapılmıştır. Kovuşturma kapsamında ayrıca Karadeniz Teknik Üniversitesinden (KTÜ) 7/7/2000 tarihli bilirkişi raporu alınmıştır. Olay hakkında daha önce verilen raporlar, tutanaklar ve tanık

ifadelerine dayalı olarak hazırlanan raporda, araç sürücülerinin kusur durumu, yangın ile gerçekleşen ölümler arasındaki illiyet bağı ve nihai olarak da olaya ilişkin kusur dağılımına konusunda tespitler yapılmıştır.

19. Üretici firma da Yıldız Teknik Üniversitesinden (YTÜ) aldığı 18/11/1998 tarihli bilirkişi raporunu Mahkemeye sunmuştur. Anılan raporun sonuç kısmında, yakıt deposu bölgesinin tasarım ve imalatının mal ve can güvenliğini sağlama yönünden eksikliğinin bulunmadığı, üç ayrı malzeme kullanılması sonucu yakıt tankından yolcu bölmesine yakıt transferinin engellendiği, yakıt deposunun önde bulunmasının diğer üretici firmalarca da tercih edildiği, yakıt deposunun ilgili norm ve şartnamelerdeki gereklilikleri karşıladığı, depolarda darbe sonucu deformasyonların neden olabileceği basınç yükselmelerinin basınç dengeleme ve basınç tahliye borularını patlatma ve yırtma olasılığının alınan tedbirlerle önlenmiş olduğu, depo iç kısmının on bir ayrı hücreye ayrılması ve diğer depo özelliklerinin yakıtın pulvarize bir şekilde dışarı çıkmasına engel olacağı, bu şekilde alınan tedbirlerin yakıtın yolcu kabinine ulaşmasını engelleyeceği, çift sekurit camların kırma çekiciyle kolayca dağılmadan kırılabildiği ve diğer on üretici firma tarafından da kullanıldığı, tanker ile otobüsün çarpışmasında tankerde tutuşmaya hazır durumda sıcak ortama yayılmış gazın tutuşup yangının başlamasına ve yayılmasına neden olduğu yönündeki kanaatin kuvvet kazandığı ifade edilmiştir.

20. Karapınar ACM'de görülen davada Mahkeme 26/11/2001 tarihli ve E.2001/296, K.2001/224 sayılı kararıyla sanıklar hakkında açılan davanın 4616 sayılı Kanun uyarınca kesin hükme bağlanmasının ertelenmesine, yapım hatası bulunan otobüslerin müsaderesine karar vermiştir. Davanın kesin hükme bağlanmasının ertelenmesine yapılan itiraz, Ereğli Ağır Ceza Mahkemesinin 27/5/2002 tarihli ve 2002/91 Değişik İş sayılı kararıyla kesin olarak reddedilmiştir.

21. Otobüslerin müsaderesine ilişkin kararının Yargıtay 2. Ceza Dairesinin 26/4/2002 tarihli ve E.2002/8500, K.2002/7425 sayılı ilamıyla bozulması üzerine Karapınar ACM, 4/10/2002 tarihli ve E.2002/97, K.2002/138 sayılı kararında "*sanıklara isnat olunan taksirli suç nedeniyle müsadere kararı verilemeyeceği*" gerekçesiyle bozmaya uyarak karar vermiştir. Başvuru formunda, bu karara karşı temyiz yoluna başvurulduğuna dair herhangi bir bilgi yer almamaktadır.

2. Başvurucuların Karapınar Asliye Hukuk Mahkemesinde Açtıkları Tazminat Davaları

22. 2013/6469 numaralı başvurunun başvuru sahipleri Tahsin Eker, Menekşe Eker, Yasemin Erkan ve Ali Osman Eker, 22/10/1998 tarihinde trafik kazasıyla ilgili olarak seyahat firması, sigorta şirketi, üretici firma, otobüs ile kamyonun işletenleri ve otobüs sürücüsü aleyhine Karapınar Asliye Hukuk Mahkemesinde (Karapınar AHM/AHM) açtıkları davada, oğulları ve kardeşleri olan Bülent Eker'in de otobüste bulunduğunu ve vefat ettiğini, davalıların kusurlu olduklarını ileri sürerek toplam 28.000 TL manevi, 12.000 TL maddi tazminatın davalılardan tahsilini talep etmişler; sonrasında sundukları ıslah dilekçesi ile maddi tazminat taleplerini artırmışlardır. Davaya E.1998/243 numarasıyla kayda alınmıştır.

23. 2013/7002, 2013/7003 ve 2013/7060 numaralı başvuruların başvuru sahipleri (kazada hayatını kaybeden Davut Şimşek'in eşi) Fatma Şimşek, (çocukları) Ahmet Şimşek ve Kevser Güngör 15/10/2002 tarihinde trafik kazasıyla ilgili olarak seyahat firması, sigorta şirketi, üretici firma, otobüs ile kamyonun işletenleri ve otobüs sürücüsü

aleyhine yakınlarının ölümü sebebiyle uğramış oldukları toplam 40.000 TL manevi, 6.000 TL maddi tazminatın tazmini amacıyla anılan Mahkemede dava açmışlardır. Dava E.2002/200 numarasıyla kayda alınmıştır.

24. 2014/3582 ve 2014/3584 numaralı başvuruların başvuru sahipleri Sebhat Dörterler ve Yavuz Dörterler, 22/10/1998 ve 1/12/1998 tarihlerinde trafik kazasıyla ilgili olarak seyahat firması, sigorta şirketi, üretici firma, otobüs ve kamyonun işletenleri ve otobüs sürücüsü aleyhine aynı Mahkemede açtıkları davada, oğulları Veysel Dörterler'in de otobüste bulunduğunu ve vefat ettiğini, davalıların kusurlu olduklarını ileri sürerek 5.000 TL manevi, 500 TL maddi tazminatın davalılardan tahsilini talep etmişler; sonrasında sundukları ıslah dilekçesi ile maddi tazminat taleplerini artırmışlardır. Dava E.1999/29 numarasıyla kayda alınmıştır.

a. Hukuk Davaları Kapsamında İstanbul Teknik Üniversitesinden Alınan Bilirkişi Raporu

25. Karapınar AHM'nin kararlarında yer verildiği üzere aynı trafik kazası nedeniyle açılan yaklaşık 30 civarında dava dosyasında, dava konusu otobüste üretim hatası olup olmadığı konusunda -yargılamada birliğin sağlanması ve usul ekonomisi düşünülerek- bir dosya (E.1998/230) üzerinde bilirkişi incelemesi yaptırılmıştır. Mahkemenin belirlediği İstanbul Teknik Üniversitesinde (İTÜ) görevli bir Elektrik-Elektronik, bir Kimya-Metalurji ve üç Makine Fakültesi öğretim üyesinden oluşan bilirkişi heyeti tarafından hazırlanan rapor (İTÜ raporu) 31/1/2005 tarihinde Mahkemeye sunulmuştur.

26. İTÜ raporunda yer verildiğine göre bilirkişi heyeti yargılama dosyasındaki tüm bilgi ve belgeleri ve örnek olarak İstanbul-Esenler Otogarı servis bölümünde bulunan aynı tip (modelde) ve aynı yılda üretilmiş (1997) bir otobüsü incelemiştir.

27. Raporda yer verilen değerlendirmelerde ODTÜ raporundan farklı olarak yapılan tespitler arasında; elastik olarak bağlanmış çelik boru ile irtibatlandırılmış çift yakıt deposu uygulamasını dünyanın önde gelen otobüs üreticilerinin yaygın olarak kullandıkları, her iki deponun da özel olarak takviye edilmiş ve korunmuş hücreler içinde yer aldığı, 3/2/1993 tarihli ve 21485 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik'te (AİTM Yönetmeliği) deponun konumu ile ilgili olarak bağlayıcı bir hükmün bulunmadığı, uluslararası ECE-R 36 standardında, deponun aracın ön yüzeyine minimum 60 cm mesafede olmasının şart koşulduğu, aynı model bir otobüs üzerinde yapılan ölçümde bu mesafenin 117 cm olduğu, yakıt deposunun en üst noktası ile yolcu bölmesinin en alt noktasında 60-62 cm boyutunda güvenlik tamponu olarak boş bırakılmış bir bölme bulunduğu, bu bölmenin üstünde yer alan üst yapı tabanının çelik iskeleti üzerine tespit edilmiş "zor yanma" sertifikalı 9 katlı su kontraplağı, "zor yanma" sertifikalı PVC taban döşemesi ve 3 mm kalınlığında yine "zor yanma" sertifikalı taban halısı bulunduğu, söz konusu model otobüslerin yakıt depolarının AİTM Yönetmeliği dışında Avrupa Birliğinin 70/221 EEC No.lu direktifinin mukavemet şartlarını ve montaj konumu ile ilgili olarak da ECE-R 36 uluslararası standartlarını karşıladığı, aracın emniyet camlarının Avrupa Birliğinin 92/22 EEC/EWG direktifine uygun olarak sertifikalandırıldığı, camların öngörüldüğü şekilde çekiçlerle kırıldığının Sanayi ve Ticaret Bakanlığının denetlemelerinde tespit edildiği belirtilmiştir.

28. Anılan raporun sonuç kısmında ulaşılan nihai kanaat şu şekilde açıklanmıştır:

“1. (Kazaya karışan otobüs modelinin), tasarım ve imalat açılarından güvenlik önlemlerini tümüyle ve ilgili AİTM yönetmeliğinde belirtilenlere ek olarak Avrupa Birliği'nin 70/221 EEC numaralı Motorlu Araçlarda Sıvı Yakıt Tankları direktifinin mukavemet şartlarını, depolarının montaj konumu ile ilgili olarak da ECE-R 36 uluslararası standartları yerine getirdiği görülmüştür.

2. Dava konusu kazada çarpışma şekli göz önüne alındığında, çarpma etkisinin, otobüsün sağ ön yakıt deposuna odaklandığı görülmüştür. Çarpma sırasında ortaya çıkan kinetik enerjinin büyüklüğü göz önünde bulundurulduğunda, bu çarpışma sonucunda sağ yakıt deposunun deforme olmaması ve içindeki yakıtın dışarıya çıkmaması mümkün değildir.”

b. Hukuk Davaları Kapsamında Selçuk Üniversitesinden Alınan Hukuk Bilirkişi Raporu

29. Karapınar AHM, tarafların hukuki sorumluluğu ve sair hususların değerlendirilmesi amacıyla Selçuk Üniversitesi Medeni Hukuk Ana Bilim Dalında görevli bir öğretim üyesinden bir rapor hazırlaması talebinde bulunmuştur. Bu doğrultuda, anılan bilirkişi 14/4/2009 tarihli raporunu (hukuk bilirkişi raporu) Mahkemeye sunmuştur.

30. Hukukçu bilirkişi raporda; ölümler ile çıkan yangın arasında uygun illiyet bağının bulunduğunu, haksız fiilin hukuka aykırılık ve kusur şartları bakımından olayda ihlal edilen hukuk kuralının araç imali ile ilgili mevzuat hükümleri değil, mutlak olan kişilerin yaşam haklarını ve vücut bütünlüklerini koruyan normlar olduğunu, bu normların ihlali ile hukuka aykırılığın gerçekleştiğini, yönetmeliklere ve teknik şartnamelere uygun üretim yapılmasının böyle bir olayda hukuka aykırılık şartının gerçekleşmediğini göstermediğini, mevzuatla tespit edilen standartların sadece uyulması zorunlu hususların ne olduğunu ortaya koyduğunu, bu şartlara uyulmak koşuluyla farklı tasarım ve uygulamalar yapılabileceğini ancak bu durumda seçilen tasarımın özellikle güvenlik açısından bir zaafa yol açıp açmayacağını üretici firma tarafından değerlendirilmesi ve gerekirse ilave tedbirlerin alınması gerektiğini, güvenlik önlemlerinin tek tek mevzuatla sayılmasının beklenemeyeceğini, üretimin yürürlükteki mevzuata uygun olduğunu ifade eden tek raporun İTÜ raporu olduğunu ancak raporda kazayı yapan aracın incelenmediğini, ODTÜ raporunda 4-5 madde hâlinde sayılan hususların firmanın güvenlik önlemi alma konusunda gerekli dikkat ve özeni göstermediğini, dolayısıyla kusurlu olduğunu ortaya koyduğunu, nihai olarak raporda, trafik kazasından tanker şoförünün %90, otobüs şoförünün %10; zarardan (ölümlerden) ise tanker sürücüsünün %70, otobüs sürücüsünün %5 ve üretici firmanın %25 kusurlu, işleten ve otobüs seyahat firmasının ise kusursuz sorumlu olduğunu; ceza davasında verilen kararın sonucu ne olursa olsun bu davada kesin delil olarak dikkate alınamayacağını, hukuk mahkemesince tarafları farklı aynı olayda daha önce verilmiş kararların güçlü delil olarak kabul edilmesi gerektiğini, bunlardan ayrılınması hâlinde daha güçlü delillerin olması gerektiğini ifade etmiştir.

31. Karapınar AHM'nin başvuru konusu yapılan diğer dosyalar ile aynı şekilde incelenen ve bu nedenle de onlar hakkında da yargılama sürecinde yürütülen işlemler açısından fikir verici mahiyette olan E.1998/243 sayılı dava dosyasının duruşma tutanaklarının incelenmesi neticesinde, 9/12/1998, 15/1/1999 ve 19/3/1999 tarihli duruşmalarda tarafların yazılı ve sözlü görüşleri kayda geçilirken Karapınar ACM'nin E.1997/201 sayılı dosyasında bilirkişi raporunun sunulmadığından bahisle bu

davanın dönüşünün beklenilmesine, 21/5/1999 tarihli 4. duruşmada ACM'nin AHM dosyası için delil teşkil eden bölümlerinin getirilmesine; 9/7/1999, 10/9/1999 ve 26/11/1999 tarihli duruşmalarda ACM'deki yargılamada istenen Adli Tıp Kurumu raporunun beklenilmesine ve buna bağlı olarak bilirkişi taleplerinin değerlendirilmesine, 18/2/2000 tarihli 8. duruşmada ceza dosyasının celbine ve olayın maddi değerlendirmesi Mahkeme açısından bağlayıcı olduğundan dava sonucunun beklenilmesine, 5/5/2000 ve 7/7/2000 tarihli duruşmalarda ceza dosyasında bilirkişi dönüşünün beklenilmesine; 29/9/2000, 3/11/2000, 26/1/2001, 23/3/2001 ve 28/9/2001 tarihli 11 ila 16. duruşmalarda ceza davasının sonucunun ve kesinleşmesinin beklenilmesine, 15/3/2001 tarihli 17. duruşmada hâkim değişikliği nedeniyle dosyanın incelemeye alınmasına, 8/4/2001 tarihli 18. duruşmada İTÜ'den bilirkişi raporu verilmesi talebinin sonucunun beklenilmesine, 16/11/2001 tarihli 19. duruşmada hâkim değişikliği nedeniyle dosyanın incelemeye alınmasına, hâkimin reddi talebi ve bu dava ile ilgili dava dosyalarının Yargıtaydan dönüşünün beklenilmesine, 21/12/2001 tarihli 20. duruşmada 1998/230 sayılı dosyada talep edilen kusur raporunun ve ceza davasının kesinleşmesinin beklenilmesine, 24/5/2002 ve 5/7/2002 tarihli 21. ve 22. duruşmalarda İTÜ'den bilirkişi raporu verilmesi için gönderilen yazının cevabının beklenilmesine; 4/10/2002 ve 22/11/2002 tarihli 23. ve 24. duruşmalarda hâkim değişikliği nedeniyle tedbir talebinin incelemeye alınmasına, E.1998/230 sayılı dosyada bilirkişi raporunun beklenilmesine, ceza davasının 21/12/2000 tarihli ve 4616 sayılı 3 Nisan 1999 Tarihine Kadar İşlenen Suçlardan Dolayı Şartla Salıverilmeye, Dava ve Cezaların Erteleenmesine Dair Kanun gereği ertelendiği, sanıklar hakkında kesinleşmiş bir mahkeme kararı bulunmadığı, bu nedenle dosya içerisinde bulunan kusur durumuna ilişkin raporların Mahkemece esas alınamayabileceği, üretici firmanın kusuruna ilişkin Mahkemece henüz bir inceleme yaptırılmadığından bahisle duruşmanın geriye bırakılmasına; 20/6/2003, 12/9/2003, 14/11/2003, 19/1/2004, 12/3/2004, 16/7/2004, 1/10/2004, 10/12/2004 ve 4/3/2005 tarihli duruşmalarda E.1998/230 sayılı dosyada bilirkişi raporunun beklenilmesine; 24/6/2005 tarihli duruşmada taraf vekillerine bilirkişi raporunu inceleyip beyanda bulunmak üzere süre verilmesine, 16/9/2005 tarihli duruşmada bilirkişi raporlarına karşı alınan yazılı beyanların okunmasına, davacıların yeni bilirkişi raporu talebinin reddine; 18/11/2005 ve 3/2/2006 tarihli duruşmalarda davacıların gelir durumlarının tespitine, E.1998/230 sayılı dosyada alınan bilirkişi raporunun dosya arasına konulmasına; 31/3/2006 tarihli duruşmada gelen yazı cevaplarına savunma için süre verilmesine; 2/6/2006, 28/7/2006 ve 13/10/2006 tarihli duruşmalarda dosyanın tazminat hesaplaması için bilirkişi heyetine tebliğine, karşı beyan için süre verilmesine; 19/1/2007 ve 23/3/2007 tarihli duruşmalarda bilirkişi raporunun beklenilmesine; 8/6/2007 tarihli duruşmada bilirkişi raporuna itiraz dilekçesinin incelemeye alınmasına; 28/9/2007, 16/11/2007 ve 1/2/2008 tarihli duruşmalarda davacı ve davalı vekiline esasla ilgili beyan vermek üzere süre verilmesine, bir kısım dosyalardaki bilirkişi raporlarının dönüşünün beklenilmesine; 20/6/2008, 10/10/2008, 19/12/2008, 27/2/2009 ve 17/4/2009 tarihli duruşmalarda E.2002/200 sayılı dosyada hukukçu bilirkişiden rapor alınması ara kararı verildiğinden bahisle dönüşün beklenilmesine; 5/6/2009, 17/7/2009, 2/10/2009 ve 11/12/2009 tarihli duruşmalarda hukuk bilirkişi raporunun dosyaya eklenmesine, tarafların yazılı ve sözlü görüşlerinin alınmasına ve yazılı beyanları için süre verilmesine yönelik bireysel başvuru incelemesinde dikkate alınması gereken kararlar verildiği, işlemler yürütüldüğü görülmüştür. Dava dosyasından tam sayı anlaşılammakla birlikte ilk derece yargılaması boyunca elli beşin üzerinde duruşma yapıldığı tespit edilmiştir.

c. Başvurucular Tahsin Eker, Menekşe Eker, Yasemin Erkan ve Ali Osman Eker Hakkında Verilen Karar

32. Mahkemenin 11/6/2010 tarihli ve E.1998/243, K.2010/132 sayılı kararında (anılan kararın gerekçesi için bkz. § 34) tanker sürücüsünün %75, otobüs sürücüsünün %25 oranında kusurlu olduklarına, davalılardan üretici firma, otobüsün ikinci şoförü ve taşıyıcı şirket ile isim benzerliği bulunan bir diğer şirket aleyhine açılan davanın reddine, sigorta şirketi aleyhine açılan manevi tazminat davasının reddine, toplam 14.000 TL manevi, 26.076 TL maddi tazminatın olay tarihinden itibaren yasal faiziyle diğer davalılardan tahsiline karar verilmiştir.

33. Olaya ilişkin dikkate alınan bilirkişi raporları AHM'nin kararında şu şekilde ifade edilmiştir:

“Mahkememizde görülmekte olan aynı tarihli trafik kazasından kaynaklanan yaklaşık 30 civarında dava dosyasında dava konusu otobüslerde üretim hatası olup olmadığı konusunda; yargulamada birliğin sağlanması ve usul ekonomisi düşünülerek bir dosya (1998/230 Esas) üzerinde bilirkişi incelemesi yaptırılmış ve aldırılan raporun onaylı fotokopisi diğer dosyalar içerisinde konulmuştur. Mahkememizin 1999/18 Esas sayılı dosyası içerisinde bulunan dava konusu otobüsün üretim hatası olup olmadığına ilişkin aldırılan 31.01.2005 tarihli bilirkişi raporu, yine mahkememizde görülmekte olan aynı trafik kazasından kaynaklanan maddi manevi tazminat istemine ilişkin 1998/230 Esas sayılı dosyası içerisinde bulunan dava konusu otobüsün tasarım ve imalat hatası olup olmadığına ilişkin rapor ile tanker sürücüsü ve otobüs sürücüsünün kusurlarına ilişkin 05.04.2005 tarihli rapor dosya arasına konulmuştur. Taraf vekilleri tarafından dosyaya ibraz edilen dilekçe ve belgeler dosya arasında bulunmaktadır.

...

Dava konusu trafik kazası ile ilgili olarak Karapınar Asliye Ceza Mahkemesinde görülmekte olan ceza davasında ODTÜ'den, Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesinden, Karadeniz Teknik Üniversitesinden kaza ve tarafların kusur durumu ile ilgili birden fazla rapor aldırılmış, ceza davası daha sonra 4616 sayılı yasa kapsamına girmiştir.

...

Mahkememizce bu dosya ile benzer olan 2002/200 Esas sayılı dosya üzerinden tarafların hukuki durumlarının değerlendirilmesi açısından bilirkişi Şahin Akıncı'dan rapor alınmış, 14/04/2009 tarihli bu raporda bilirkişi tarafların hukuki durumlarını değerlendirdikten sonra kazanın oluşumunda tanker sürücüsü Mehmet Ceylan'ın %90, otobüs sürücüsü (M.Ç.nin) %10 kusurlu olduğunu, zararın meydana gelmesinde ve artmasında ise tanker sürücüsü (M.C.nin) %70, otobüs sürücüsü (M.Ç.nin) %5, (otobüs üretici firmanın) ise %25 oranında kusurlu olduğunu bildirmiştir.”

34. Aşağıda diğer başvurucuların açtıkları davalarda (bkz. §§ 39, 43) verilen kararlarla içerik olarak aynı olan anılan AHM kararının ilgili kısımları şöyledir:

“... ”

Davalı (otobüs üreticisi firma) vekilleri mahkememize verdikleri 15/01/1999 havale tarihli cevap dilekçesinde özetle; Karapınar Asliye Ceza

Mahkemesinin 1997/201 Esas sayılı dosyasında kazadan yaklaşık 5 ay sonra kaza yerinde yapılan teknik keşif sonucu seçilen ODTÜ öğretim üyeleri tarafından tanzim olunan 11.08.1998 tarihli bilirkişi raporunu kesinlikle kabul etmediklerini, şöyle ki; raporu düzenleyen bilirkişilerin uzmanlık sahalarının doğrudan doğruya otomotiv ana bilim dalı ile ilgili olmadığını, sadece bu nedenle dahi alınan rapora itibar edilemeyeceğini, ekte sundukları Yıldız Teknik Üni. Makine Fakültesi Otomotiv Ana Bilim Dalı Öğretim Üyeleri tarafından düzenlenen rapora göre; müvekkillerinin ürettikleri otobüslerin bütün imalat safhaları, yakıt depoları, üretim ve diğer malzemeleri, kazaya karışan otobüsün enkazı ile tanker tüm belgeler, standartlar, şartname ve yönetmelikler üzerinde yapılan incelemeler sonucu verildiğini, bu raporun ODTÜ Üniversitesinden seçilen heyetin tanzim ettiği, bilirkişi raporun tam aksine söz konusu otobüste herhangi bir üretim hatası olmadığını tespit ettiklerini, ODTÜ Üniversitesinden seçilen heyetin düzenlediği raporun çelişkilerle dolu olduğunu, bu raporu kesinlikle kabul etmediklerini, ekte sundukları Yıldız Teknik Üni. Makine Fakültesi tarafından tanzim olunan bilirkişi raporu muvacehesinde mesnetsiz davanın müvekkili açısından reddini, mahkemenin gerekli görmesi halinde ise başka bir teknik üniversiteden seçilecek ve özellikle otomotiv Endüstrisinde uzman bilirkişi raporu tanzim ettirilmesine karar verilmesini talep etmişlerdir.

...

Dava trafik kazasından kaynaklı maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir.

Yapılan yargılama, toplanan deliller, dosyaya getirilip incelenen belgeler, aldırılan bilirkişi raporları, taraf vekillerinin davanın esası ile ilgili mahkemeye sunmuş oldukları yazılı beyan dilekçeleri birlikte değerlendirildiğinde; Olay tarihinde davacıların çocuklarının davalılardan ... Kargo Taşımacılık ve Aracılık Hizmetleri Sanayi Tic. Ltd.Şti.'nin taşıyıcısı olduğu, davalılardan ... Ltd.Şti'nin maliki olduğu, sürücüsü (M.Ç.nin) kullanımındaki 34 ... plakalı ... marka otobüs ile maliki (M.A.) ve (M.C.) olan 63 ... plakalı tankerin çarpışması sonucu meydana gelen trafik kazasında hayatını kaybettiği, bu nedenle davacıların destekten yoksun kalma tazminatı ve manevi tazminat isteminde buldukları anlaşılmaktadır.

Dosyada davalıların hukuki durumları değerlendirildiğinde davalılardan (otobüs üreticisi firma) 'nın söz konusu ... model otobüslerin imalatçı firması olduğu bu durumda BK'nun 41 ve 4077 sayılı kanun hükümleri gereğince ayıplı malın neden olduğu her türlü zarardan dolayı tüketiciye karşı satıcı, bayii, acente, imalatçı-üretici ve ithalatçının müteselsilen sorumlu olduğu, bu sorumluluğun haksız fiil hükümlerine dayalı olması nedeniyle kusursuz olarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı, mahkememizce söz konusu kazaya karışan araçta üretim ve tasarım hatası olup olmadığı yönünde 1999/18 Esas sayılı dosyada rapor aldırıldığı, 31/01/2005 tarihli raporda otobüslerde tasarım ve üretim hatasının olmadığını bildirdiği, mahkememizce bu rapor esas alınarak bu dosyada davacı (taşıyıcı şirket) tarafından (otobüs üreticisi firma) aleyhine açılan davanın reddine karar verildiği ve bu dosyanın Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 11/06/2007 gün 2007/6287-2007/7840 E._K. sayılı kararı ile kesinleştiği,

yine mahkememizin aynı kaza ile ilgili tarafları farklı olan ve bu raporun esas alındığı 1999/118 Esas sayılı dosyasının da Yargıtay 11.Hukuk dairesinin 27/05/2008 gün 2007/4253 Esas 2008/6943 Karar sayılı kararı ile onanarak kesinleştiği anlaşılmaktadır.

Davacılar vekili her ne kadar trafik kazasından sonra Karapınar Asliye Ceza Mahkemesinin 1997/201 Esas sayılı dosyasında aldırılan ODTÜ raporuna dayanılarak ve sonrada mahkememizce hukukçu bilirkişi ... tarafından düzenlenen rapora göre karar verilmesini talep etmiş ise de; B.K.'nun 53 md.'si gereğince hukuk hakiminin kusur durumunu araştırırken, ceza hukukunun sorumluluğa ilişkin kuralları ile bağlı olmadığı, kaldı ki ortada kesinleşmiş bir ceza dosyasının bulunmadığı, söz konusu ceza dosyasının 4616 sayılı yasa kapsamında kaldığı, yine hukukçu bilirkişi ... raporunun hukuki nitelendirme şeklinde olup, teknik konuda rapor düzenlemesinin mümkün olmadığı, ayrıca yukarıda belirttiğimiz dosyaların bu dosya için kesin delil olmasa da kuvvetli delil teşkil edeceği, davalı (otobüs üreticisi firma) nın işleten veya teşebbüs sahibi olmaması nedeniyle B.K.'nun 41.md'sinde düzenlenen kusur sorumluluğu açısından, mahkememizce itibar edilen raporlara göre hukuka aykırı bir eyleminin de bulunmaması da dikkate alınarak bu davalı yönünden davanın reddine karar verilmiştir.

Davalı ...'ın ikinci şoför konumunda olduğu ve kaza anında otobüsü kullanmadığından dolayısıyla sürücü olmadığından bu davalı yönünden de sıfat yokluğu nedeniyle davanın reddine karar verilmiştir.

Davalılardan ... Taşıyıcı şirkettir. Davacıların murisleri davalılardan ... Kargo şirketinden aldıkları biletler ile diğer davalı ... Ltd. Şirketine ait otobüsle yolcu olarak seyahat ettikleri sırada birden fazla kişinin ölümü ile sonuçlanan trafik kazasında vefat etmişlerdir. Davalılardan ... şirketi TTK. 806 maddesine göre yolcuları gidecekleri yerlere sağ ve salim olmakla ulaştırmakla mükellef olup, yolcuların kazaya uğrayarak yaralanmaları veya ölmeleri nedeniyle doğacak zararlardan sorumludur. Ayrıca 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 17. maddesine göre "şehir-ler arası ve uluslar arası yolcu taşımacıları duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içerisinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması yada eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur." Taşıyıcı şoför ve hizmetli personelin nitelikli olmasından, sürücü belgelerinin bulunmasından ve ceza puanı yüksek olan şoförle ilgili tedbir alma konularında sorumlu olduğu gibi, taşıtı teknik şartlarına uygun bulundurmak, trafik sigortasını da bulundurmak zorundadır. (4925 sayılı kanun madde 7.) Bu düzenlemeye göre taşıyıcının sorumluluğu TTK hükümlerinin aksine "kusursuz sorumluluk" niteliğinde düzenlenmiştir.

...

Davalı ... San. Tic. Ltd. Şti. ise; Kaza tarihi itibarıyla ... plakalı kaza yapan otobüsün maliki durumundadır. 2918 Sayılı Kanununun 3. maddesine göre araç sahibi "araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir. Davalı ... San. Tic. Ltd. Şti. Karayolları Trafik Kanununun 85. maddesine göre işleten sıfatı ile diğer davalı ... San. Tic. Ltd. Şti. ise taşıyıcı sıfatıyla TTK 806 ve 4925 sayılı kanununun 17

maddesi gereğince zararın tümünden sorumludurlar. Davalılardan ... San. Tic. Ltd. Şti.'ne ait otobüs diğer davalı ... San. Tic. Ltd. Şti. adına çalıştırılmaktadır. Bu gibi otobüs firmaları sadece kendilerine ait otobüsleri değil, üçüncü kişilere ait otobüsleri de şehirler arası yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır. Şehirler arasında seyahat edenler otobüslerin gerçek sahipleri ile değil, bu otobüsleri taşımacılıkta kullanan firmalarla işlem yaparlar. Otobüs firmalarının durumu yolcu bulmak ve komisyon almaktan ibaret olmayıp, doğrudan doğruya araç sahibinin yanında ve onunla birlikte aracın işleticisi olduğunun kabulü gerekir. 2918 Sayılı KTK'nın 88/1 maddesine göre "bir motorlu aracın karıştığı kazada bir üçüncü kişinin uğradığı zarardan dolayı birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa bunlar müteselsil olarak sorumlu tutulur." Tazminata mahkum edilen davalılardan otobüs sürücüsü (M.Ç.nin) kazanın oluşumunda %25 kusurlu bulunduğundan Borçlar Kanununun 41. maddesi gereğince taşıyıcı ... TTK.806 ve 4925 sayılı kanununun 17. maddesi gereğince işleten ... San. Tic. Ltd. Şti. ise KTK'nın 85.maddesine göre sorumludurlar.

Davalılardan (M. A.) kazaya karışan ... plaka sayılı tankerin maliki olup işleten de araç sürücüsü ile birlikte müteselsilen sorumludur. Her ne kadar davalı (M. A.) kazaya karışan tankeri kazadan önce harici satış senedi ile araç sürücüsü (M. C.)'a sattığını beyan ederek buna ilişkin harici satış senedi ibraz etmiş ise de; Karayolları Trafik Kanununa göre motorlu araçların satışının noter vasıtasıyla yapılması gerektiği, harici satışların işleteni sorumluluktan kurtarmayacağı anlaşıldığından bu davalı da tazminatlardan sorumlu tutulmuştur.

Davalılardan ... Sigorta A.Ş. dava konusu kazaya karışan otobüsün zorunlu mali sorumluluk sigortasını düzenleyen şirkettir. Karayolları Trafik Kanununun 92 maddesinin f fıkrasına göre manevi tazminata ilişkin talepler zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamı dışındadır. Bu nedenle ... Sigorta A.Ş.'ye yöneltilen manevi tazminat talepleri husumet yönünden reddedilmiştir. Ancak sigorta şirketi sigortalısının kusuru oranında poliçe limiti olan 1.500,00 TL ile sınırlı olmak üzere maddi tazminattan sorumludur. Her ne kadar sigorta şirketi kazada poliçe limitinin ölen kişi başına 1.500,00 TL, kaza başına 33.000,00 TL olduğunu belirterek garameten paylaşırma yapılmasını gerektiğini ileri sürmüş ise de mahkememize sigorta şirketine açılan dava sayısı dikkate alındığında ayrıca sigorta şirketinin bu poliçe ile ilgili kimseye ödeme yapmadığı anlaşıldığından garameten paylaşırma yoluna gidilmemiştir. Sigorta şirketi açısından faiz başlangıcı sigortaya başvuru tarihi olan 08/12/1997 tarihinden sonra gelen 8 iş günü sonrası olarak belirlenmiştir.

Mahkememizce itibar edilen 05/04/2005 günü kusur raporuna göre; Kazada tanker sürücüsü (M.C.) %75, otobüs sürücüsü (M.Ç.) %25 oranında kusurludurlar.

Yukarıda açıklanan nedenlerle davalılar (işleten şirket, otobüs şoförü, taşıyıcı şirket, sigorta şirketi ve tanker malikinin) kazadan dolayı müteselsilen sorumlu oldukları, kaza nedeniyle vefat eden davacıların çocukları Bülent Eker'in ölmeden önce Niğde Üniversitesi Büro Yönetimi ve Sekreterlik Bölümünde öğrenci olduğu, mahkememizce itibar edilen 09/04/2007 tarihli

aktüerya raporuna göre davacıların çocuklarının ölümü nedeniyle destekten yoksun kaldıkları, raporda ... Sigorta A.Ş. tarafından zorunlu ve ferdî koltuk sigortası kapsamında ödenen toplam 3.000,00 TL tazminatlarından düşülmüş ise de aslen bu ödemelerin bir meblağ sigorta teminatı olup, bu miktarların yoksun kalınan destekle ilgisi bulunmadığından zarar miktarlarından düşülmemesi gerektiği (11.HD.'nin 27/04/2004 gün 2003/10693 Esas 2004/4536 Karar) ancak yapılan ıslah talebi de dikkate alınarak taleple bağımlık ilkesi gereği davacı Tahsin Eker için 12.506,00 TL, davacı Menekşe için 13.570,00 TL maddî tazminata hükmedilmiş, davacıların çocuklarının ve kardeşlerinin bir otobüs kazasında ölmesi nedeniyle duydukları acı ve üzüntü nedeniyle, tarafların sosyal ve ekonomik durumları, olayın üzerinden geçen süre, paranın satın alma gücündeki azalma, manevî tazminatın zenginleşme aracı olmaması da dikkate alınarak manevî tazminat taleplerinin kısmen kabulüne hükmedilmiş müteselsil sorumlular aleyhine açılan davada red sebebi aynı olan davalılar için tek, ayrı olanlar için ise ayrı ayrı vekalet ücreti verilmiş, yine başlangıçta kendini vekille temsil ettiren (işleten şirket, otobüs şoförü, taşıyıcı şirket) lehine de vekalet ücreti hükmedilmiştir.”

35. İlk Derece Mahkemesinin kararına karşı temyiz talebinde bulunan başvuruçular özetle, araçta çıkan yangınla ölümler arasında illiyet bağının bulunduğu konusunda şüphe olmadığını, ceza davasında verilen kararın beraat niteliğinde olmayıp aksine cezalandırma niteliğinde olduğunu, bu hükmün aksine hukuk davasında hukukî sorumluluğun bulunmadığına hükmedilmesinin bozma sebebi olduğunu, 22/4/1926 tarihli ve 818 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 53. maddesi gereği ceza davasında verilen kararlar bağılı olmasa da toplanan delillerin Mahkemece göz ardı edilemeyeceğini, eğer bu karardan ayrılıyor ise Mahkemenin gerekçelerini ayrıntılı olarak açıklamasının zorunlu olduğunu, yargılamalar kapsamında alınan beş bilirkişi raporundan sadece ODTÜ raporunun kazaya karışan otobüsü doğrudan incelediğini, diğer raporların dosya üzerinden hazırlandığını, bu konuda Mahkemece talep edilen bilirkişi raporlarına da dayanarak (özellikle de ODTÜ raporunda ifade edilen eksikliklerin, üretici firmanın kişilerin yaşamlarına zarar verilmesini yasaklayan normların gerektirdiği dikkat ve özeni göstermediğini dolayısıyla (hukukçu bilirkişinin raporunda ifade edildiği şekilde) kusurlu olduğunu ortaya koyduğunu, üretimin AİTM Yönetmeliği'ne uygun olduğunun kabul edilmesinin hatayı ortadan kaldırmayacağını, E.1999/18 sayılı dosyada verilen kararın hükme esas alınmasının anılan dosyanın konusunun farklı olması nedeniyle davanın reddine gerekçe olarak gösterilmesinin yanlış olduğunu, kararda sadece güçlü delil esasına dayanılırken ODTÜ ve hukuk bilirkişisi tarafından hazırlanan raporlardan ve raporlara itibar etmeme gerekçesinden hiç bahsedilmediğini, ayrıca hukuk bilirkişisinin raporunda ifade edilen ve kusur bulunmaksızın sorumluluğu öngören tehlike sorumluluğu üzerinde hiç durulmadığını ileri sürmüşlerdir.

36. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 30/11/2012 tarihli ve E.2010/15309, K.2012/19592 sayılı ilamıyla, verilen kararın usul ve yasaya uygun olduğundan bahisle, hüküm onanmıştır.

37. Başvuruçuların karar düzeltme istemi, aynı Dairenin 21/6/2013 tarihli ve E.2013/5951, K.2013/12967 sayılı ilamıyla reddedilmiştir.

38. Anılan karar 18/7/2013 tarihinde başvuruçulara tebliğ edilmiş, süresi içerisinde bireysel başvuruda bulunulmuştur.

d. Başvurucular Fatma Şimşek, Ahmet Şimşek ve Kevser Güngör Hakkında Verilen Karar

39. AHM, 30/7/2010 tarihli ve E.2002/200, K.2010/188 sayılı kararında, yukarıda yer verilen karardaki gerekçeyle (bkz. § 34) aynı içerikteki gerekçeyle, tanker sürücüsünün %75, otobüs sürücüsünün %25 oranında kusurlu olduklarına, davalılardan otobüs üreticisi firma, taşıyıcı şirket ile isim benzerliği bulunan bir diğer şirket ve otobüsün ikinci şoförü aleyhine açılan maddi ve manevi tazminat istemlerinin reddine, diğer davalılar aleyhine açılan maddi ve manevi tazminat taleplerinin kısmen kabulüne karar vermiş ve başvurucular lehine toplam 19.000 TL manevi, 81.794,82 TL maddi tazminata hükmetmiştir.

40. Anılan karar, davacılar ve davalı M.A. tarafından temyiz edilmiştir. Söz konusu karar Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 30/11/2012 tarihli ve E.2010/15679, K.2012/19635 sayılı ilamıyla onanmıştır.

41. Karar düzeltme talebi de aynı Dairenin 31/5/2013 tarihli ve E.2013/4089, K.2013/11317 sayılı ilamıyla reddedilmiştir.

42. Anılan karar 12/8/2013 tarihinde başvurucuların vekiline tebliğ edilmiş ve süresi içerisinde bireysel başvuruda bulunulmuştur.

e. Başvurucular Sebahat Dörterler ve Yavuz Dörterler Hakkında Verilen Karar

43. AHM, 2/4/2010 tarihli ve E.1999/29, K.2010/59 sayılı kararıyla, yukarıda yer verilen karardaki gerekçeyle (bkz. § 34) aynı içerikteki gerekçeyle, davalılardan üretici firma ve otobüsün ikinci şoförü aleyhine açılan davanın reddine, sigorta şirketi aleyhine açılan manevi tazminat davasının reddine, toplam 10.000 TL manevi, 23.478 TL maddi tazminatın olay tarihinden itibaren yasal faiziyle diğer davalılardan tahsiline karar vermiştir.

44. Temyiz üzerine Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 19/3/2012 tarihli ve E.2010/11411, K.2012/4170 sayılı ilamıyla hüküm onanmıştır.

45. Başvurucuların karar düzeltme istemi, aynı Dairenin 10/1/2014 tarihli ve E.2013/16648, K.2014/462 sayılı ilamıyla reddedilmiştir.

46. Anılan karar 24/2/2014 tarihinde başvuruculara tebliğ edilmiş, süresi içerisinde bireysel başvuruda bulunulmuştur.

B. İlgili Hukuk

47. 818 sayılı Borçlar Kanunu'nun 41. maddesi şöyledir:

“Gerek kasten gerek ihmal ve teseyyüp yahut tedbirsizlik ile haksız bir surette diğer kimseye bir zarar ıka eden şahıs, o zararın tazminine mecburdur.

Ahlaka mugayir bir fiil ile başka bir kimsenin zarara uğramasına bilerek sebebiyet veren şahıs, kezalik o zararı tazmine mecburdur.”

48. 4616 sayılı Kanun'un 1. maddesinin 4. fıkrası şöyledir:

“23 Nisan 1999 tarihine kadar işlenmiş ve ilgili kanun maddesinde öngörülen şahsî hürriyeti bağlayıcı cezanın üst sınırı on yılı geçmeyen suçlardan dolayı haklarında henüz takibata geçilmemiş veya hazırlık soruşturmasına girişilmiş olmakla beraber dava açılmamış veya son

soruşturma aşamasına geçilmiş olmakla beraber henüz hüküm verilmemiş veya verilen hüküm kesinleşmemiş ise, davanın açılması veya kesin hükme bağlanması ertelenir; varsa tutukluluk halinin kaldırılmasına karar verilir. Bu suçlarla ilgili dosya ve deliller, bu bentte öngörülen sürelerin sonuna kadar muhafaza edilir.

Erteleme konusu suç kabahat ise bir yıl, cürüm ise beş yıl içinde bu kabahat veya cürüm ile aynı cins veya daha ağır şahsî hürriyeti bağlayıcı cezayı gerektiren bir suç işlendiğinde, erteleme konusu suçtan dolayı da dava açılır veya daha önce açılmış bulunan davaya devam edilerek hüküm verilir. Öngörülen süreler, erteleme konusu kabahat veya cürüm ile aynı cins veya daha ağır şahsî hürriyeti bağlayıcı cezayı gerektiren bir suç işlenmeksizin geçirildiğinde, ertelemeyen yararlanan hakkında kamu davası açılmaz, açılmış olan davanın ortadan kaldırılmasına karar verilir.”

49. 6/1/1982 tarihli ve 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun “Doğrudan doğruya tam yargı davası açılması” başlıklı 13. maddesinin (1) numaralı fıkrası şöyledir:

“İdari eylemlerden hakları ihlal edilmiş olanların idari dava açmadan önce, bu eylemleri yazılı bildirim üzerine veya başka suretle öğrendikleri tarihten itibaren bir yıl ve her halde eylem tarihinden itibaren beş yıl içinde ilgili idareye başvurarak haklarının yerine getirilmesini istemeleri gereklidir. Bu isteklerin kısmen veya tamamen reddi halinde, bu konudaki işlemin tebliğini izleyen günden itibaren veya istek hakkında altmış gün içinde cevap verilmediği takdirde bu sürenin bittiği tarihten itibaren, dava süresi içinde dava açılabilir.”

50. 17/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun “Karar” kenar başlıklı 271. maddesi şöyledir:

“(1) Kanunda yazılı haller saklı kalmak üzere, itiraz hakkında duruşma yapılmaksızın karar verilir. Ancak, gerekli görüldüğünde Cumhuriyet savcısı ve sonra müdafî veya vekil dinlenir.

(2) İtiraz yerinde görülürse merci, aynı zamanda itiraz konusu hakkında da karar verir.

(3) Karar mümkün olan en kısa sürede verilir.

(4) Mercinin, itiraz üzerine verdiği kararları kesindir; ancak ilk defa merci tarafından verilen tutuklama kararlarına karşı itiraz yoluna gidilebilir.”

51. AİTM Yönetmeliği'nin olay ile ilgili 81., 82., 88., 95., 96., 112., 113., 121. ve 122. maddeleri.

52. Dava konusu otobüsün yolcu kapasitesine göre AİTM Yönetmeliği'nde öngörülen asgari kapı sayısı iki (md. 81/e), kapılar dâhil bulunması gereken asgari güvenlik çıkışı sayısı dörttür (md. 82/b). AİTM Yönetmeliği'nde güvenlik çıkışı olarak kullanılacak camları kırmak için bulundurulacak çekiç sayısına ilişkin bir belirleme bulunmamaktadır. Camlara ilişkin olarak ise sadece “emniyet camı” olacağına ilişkin bir belirleme bulunmaktadır (md. 82/f).

53. Anılan Yönetmelik'in 95. ve 96. maddelerinde yakıt tankına ilişkin standartlar şu şekilde belirlenmiştir:

"Madde 95- Araçlarda yakıt tankları aşağıdaki koşulları taşımalıdır.

a) Yakıt tankları korozyona dayanıklı olmalı ve çalışma basıncının iki katı basınçta sızdırmamalıdır Tankların ek yerleri lehimin erimesi halinde bile ayrılmayacak biçimde şekillendirilmelidir Yan duruş veya viraj alma sırasında veya çarpışma anında yakıt taşırmamalıdır. Ancak damlamaya müsaade edilir.

b) Karbüratörlü taşıtların yakıt tankları, aracın en önünde olmamalı ve kaza halinde yakıtın tutuşmasına meydan vermeyecek şekilde motordan uzakta tutulmalıdır. ...

c) Otobüslerde yakıt tankı sürücü yeri veya yolcuların olduğu kısımda bulunmamalıdır. Tank, yangın halinde iniş yerlerini tehdit etmeyecek bir yerde olmalıdır.

Yakıt donanımının güvenliği bakımından aşağıdaki koşullar sağlanmalıdır.

1. Motordaki ve şasedeki kablolar kusursuz olmalıdır.

2. Egzost boruları ve susturucu iyi durumda bulunmalıdır.

...

e)Yakıt tankları hacimleri araç üreticisi tarafından belirlenir.

Yakıt Boruları

Madde 96 ...

a)Yakıt boruları aracın hareket esnasındaki burulmaları, tam olarak motorun salınmaları ve benzeri hallerde fonksiyonunu yerine getirebilmelidir.

b)Yakıt boruları lehimlenmeden mekanik surette birleştirilmelidir.

c)Yakıt borusu olarak, eksiz elastik borular, metalik borular veya yakıtı sızdırmayan ve zor yanan maddelerden yapılmış diğer borular kullanılabilir.

d)Yakıt boruları karbüratör ve yakıt taşıyan bütün diğer parçalar, çalışma koşullarının tehdit eden sıcaklığa karşı korunması ve yakıtın damlama veya yoğunlaşması halinde isinmiş parçaların üzerinde toplanmasına veya elektrik aletleri ile temasına izin verilmeyecek yerlerden geçirilmelidir."

54. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 11/6/2012 tarihli ve E.2001/4-728, K.2012/328 sayılı kararının ilgili kısmı şöyledir:

"Bu duruma göre şahsiyet haklarının çiğnenmesi BK 41 anlamında hukuka aykırıdır ve bu hükümdeki şartların gerçekleşmesi halinde, maddi tazminat talebine yer verir. Hakim hangi şahsiyet haklarının korumadan yararlanacaklarını, bu varlıklarının sınırının ne olduğunu, kişinin şahsiyet hakları ile diğer insanların faaliyet hürriyetinin çatışması halinde, hangi menfaatin ağır basacağını, genel hukuk ilkelerine, hayat gereklerine, adalet düşüncesine ve çatışan menfaatlerin değerine göre tespit edecektir (S. Kaneti, a.g.e., s. 203-204)."

55. Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 29/4/2003 tarihli ve E.2002/12847, K. 2003/5544 sayılı kararı şöyledir:

“KARAR: Davacı, 17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen deprem nedeniyle binanın çökmesi sonucu zarara uğradığını, bu binanın davalı tarafından yapıldığını, zararın oluşumuna davalının hukuka aykırı eyleminin neden olduğunu belirterek tazminat isteminde bulunmuştur.

...

Sorumluluk hukukunun genel kuralı gereğince, bir kimsenin haksız eylem nedeniyle sorumlu tutulabilmesi için, öncelikle hukuka aykırı bir eylemin bulunması, bir zararın meydana gelmesi, zararın meydana gelmesinde kusurun bulunması ve haksız eylemle zarar arasında da uygun illiyet bağının olması gerekir.

Davacı iddiasında, davalının yönetmeliklere uygun yapı yapmadığını, meydana gelen depremin etkisiyle binanın yıkıldığını, yapı, hukuksal düzenlemelerde öngörülen kurallara uygun yapılsaydı hasarın, bunun sonucu olarak da zararın doğmayacağını, bu yüzden davalının kusurlu olduğunu ileri sürmüştür. Bu durumda öncelikle, davalının zararın meydana gelmesinde kusuru olup-olmadığı konusu irdelenmelidir.

...”

56. Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 8/4/2002 tarihli ve 12802/4401 sayılı kararı şöyledir:

“Dava hukuksal nedeni itibarıyla tüpgaz imalatçısının sorumluluğu esas alınarak açılmıştır. Olağan sebep sorumluluğu hallerini düzenleyen BK 56, 58 ve MK. 320 ve 656 maddeleri sorumlu kişiye, sorumluluğun kaynaklandığı kişi veya şey üzerinde bir denetim ya da gözetim ödevi yüklemiştir. Sebep sorumluluğunun ikinci bir türü olan tehlike sorumluluğunda ise sorumluluk koşulları, sorumlu aleyhine ağırlaştırılmıştır. İşletme veya faaliyet sonucu nesnel, özgün tipik tehlikenin gerçekleşmesiyle sorumluluk doğar. Hukukumuzun kaynağını oluşturan ülkelerde demiryolu, gemi, posta, sivil hava aracı, motorlu araç, atom tesisi, elektrik, gaz, patlayıcı madde üreten, depolayan veya kullanan tesis ve işletmelerin işletmecileriyle sahiplerinin bu tür sorumlulukları yasalarla belirlenmiştir. Ülkemizde ise yasal düzenleme, motorlu ve sivil hava araçlarının işletenlerle askeri manevra ve atışlar nedeni ile Devletin sorumluluğunda duralamış ötesi için yasa koyucu gecikmede kalmıştır. Şu durum karşısında gecikme Medeni Kanun'un ilk maddesi uyarınca doldurulmalıdır. Tüpgaz muhafaza eden tüp belirli süreçte miadını doldurduktan sonra tehlikeli duruma geçer. Belli bir depozito ile kullanıcıya bırakılan tüpün belirli zamanlarda kontrolü ve bakımındaki savsama da tehlike oluşturur. Ayrıca çok tehlikeli bir madde(LPG)ile dolu tüpün en az riskle tüketiciler tarafından kullanılmasının sağlanması gerekir. Bunu sağlayacak olan imalatçıdır. Mülkiyet imalatçıda olduğuna göre BK'nın 58. maddesinden hareketle sorumluluğu özen eksikliğine bağlanmalıdır. Tüketicinin tüpün başlığını kendisinin değiştirebilmesi, özen borcunun yerine getirilmemesinin sonucudur. Öyleyse imalatçı BK'nın 41 ve izleyen maddeleri uyarınca sorumlu tutulmalıdır.”

57. Yargıtay 21. Hukuk Dairesinin 3/4/2008 tarihli ve E.2007/19532, K.2008/5366 sayılı kararı şöyledir:

“...Davacı ile davalı doktor ... arasında akdi bir ilişki bulunmayıp davacı bu davalıya karşı tazminat talebini yaşam, sağlık ve vücut bütünlüğünü ihlal yasağını içeren ve herkese yönelik temel koruma normlarına aykırılığı dolayısıyla hukuka aykırılığa daha açık bir anlatımla Borçlar Kanunu'nun 41. maddesinde ifadesini bulan haksız fiil hükümlerine dayandırılabilir. Haksız fiil sorumluluğunun gerçekleşmesi için davalı doktorun kusuru, zarar ve uygun illiyet bağı ile hukuka aykırılık şartlarının varlığı gerekmektedir. Eğer zarar doğurucu fiilin işleminde kusur yoksa zararın tazmini de mümkün değildir.

Öte yandan dava kişisel kusura dayanılarak açılmışsa davanın görülüp sonuçlandırılması gerekir. Bu bakımdan davalı doktorun dava konusu edilen eylemlerinin kişisel kusur teşkil edip etmediğinin tespiti gerekmektedir....”

58. Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 11/6/2012 tarihli ve E. 2011/8929 K.2012/10095 sayılı kararı şöyledir:

“...

Borçlar Yasası'nın 53. maddesi gereğince ceza mahkemesinin kararı, hukuk yargıcı yönünden bağlayıcı değilse de ceza mahkemesince belirlenecek maddi olgular hukuk yargıcı yönünden de bağlayıcıdır. Dava konusu olayın özelliği nedeniyle ceza yargılaması sonucu belirlenecek maddi olgular davayı etkileyecek nitelikte bulunduğundan ceza yargılamasının sonucu beklenmeli ve ondan sonra tüm kanıtlar birlikte değerlendirilerek varılacak sonuca uygun bir karar verilmelidir.

Yerel mahkemece açıklanan yönler gözetilmeyerek, eksik inceleme ile yazılı biçimde karar verilmiş olması, usul ve yasaya uygun düşmediğinden kararın bozulması gerekmektedir. “

IV. İNCELEME VE GEREKÇE

59. Mahkemenin 11/5/2016 tarihinde yapmış olduğu toplantıda başvuru incelenip gereği düşünüldü:

A. Başvurucuların İddiaları

60. Başvurucular; trafik kazası nedeniyle yakınlarını kaybetmeleri üzerine kusurlu kişiler hakkında açtıkları maddi ve manevi tazminat davalarının makul süre sınırını aşarak yaklaşık 11 ila 15 yıllık sürelerde tamamlandığını, olayla ilgili ceza davasında üretici firmanın sorumluluğuna hükmedilmesine ve tazminat davasında aynı yönde bilirkişi raporları bulunmasına rağmen hukuken sorumlu olmadığına karar verildiğini, Hukuk Mahkemesince ceza davasının sonucu beklendiği hâlde sonuca itibar edilmediğini, anılan şirketin otobüsün üreticisi olduğunu ve tehlike hukuku bakımından sorumluluğunun bulunduğunu, yapımında hata bulunan otobüslerin piyasaya sürülmesinde devletin de sorumluluğunun bulunduğunu belirterek Anayasa'nın 17. ve 36. maddelerinde güvence altına alınan yaşam hakkı ve adil yargılanma hakkının ihlal edildiğini ileri sürmüş ve tazminat talebinde bulunmuşlardır.

B. Değerlendirme

61. Anayasa Mahkemesi, olayların başvurucular tarafından yapılan hukuki nitelendirmesi ile bağlı olmayıp olay ve olguların hukuki tavsifini kendisi takdir eder (Tahir Canan, B. No: 2012/969, 18/9/2013, § 16). Başvurucular tarafından yaşam

hakkının yanı sıra Anayasa'nın 36. maddesinde güvence altına alınan adil yargılanma hakkı ile bağlantı kurularak ileri sürülen iddiaların, Anayasa'nın 17. maddesinde güvence altına alınan yaşam hakkı kapsamında olduğu değerlendirilmiş (bkz. §§ 75-76) ve inceleme bu kapsamda yapılmıştır.

1. Kabul Edilebilirlik Yönünden

a. Yaşamı Koruma Yükümlülüğüne İlişkin İddia

62. Bakanlık görüşünde, başvuru sahiplerinin yakınlarının da aralarında olduğu 49 kişinin ölümüne ilişkin açılan ceza davasının 4616 sayılı Kanun uyarınca kesin hükme bağlanmasının ertelenmesi kararı verilmesi ile son bulunduğu ve hiçbir sanığın ceza almadığı gibi herhangi bir kusur ve sorumluluk tespitinin de yapılamadığı, bununla birlikte başvuru sahipleri her ne kadar dava konusu otobüslerin piyasaya sürülmesinde devletin sorumluluğu bulunduğunu iddia etmiş ise de bu hususa ilişkin olarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 1/3/2001 tarihinde Karapınar Cumhuriyet Başsavcılığına gönderilen sonuç raporunda, araçların o tarihte yürürlükte bulunan AİTM Yönetmeliği'ne ve diğer mevzuata uygun olarak piyasaya sürüldüğünün bildirildiği, ayrıca başvuru sahiplerinin bu ihmal iddiasına ilişkin idare aleyhine herhangi bir tazminat davası da açmamış oldukları ifade edilmiştir.

63. Başvuru sahipleri Bakanlık görüşüne karşı beyanlarında yaşamı koruma yükümlülüğünün kabul edilebilirliğine ilişkin herhangi bir yeni beyanda bulunmamışlardır.

64. Anayasa Mahkemesinin yaşam hakkı kapsamında devletin sahip olduğu pozitif yükümlülükler açısından benimsediği temel yaklaşıma göre devletin sorumluluğunu gerektirebilecek şartlar altında gerçekleşen ölüm olaylarında Anayasa'nın 17. maddesi devlete, bu konuda ihdas edilmiş bulunan yasal ve idari çerçevenin, elindeki tüm imkânları kullanarak, yaşamı tehlikede olan kişileri korumak için gereği gibi uygulanmasını ve buna ilave olarak yaşam hakkına yönelik ihlallerin durdurulup cezalandırılmasını sağlayacak etkili idari ve yargısal tedbirleri alma görevi yüklemektedir. Bu yükümlülük, kamusal olsun veya olmasın, yaşam hakkının tehlikeye girebileceği her türlü faaliyet bakımından geçerlidir. Ancak özellikle insan davranışının öngörülemezliği, öncelikler ve kaynaklar değerlendirilerek yapılacak işlemin veya yürütülecek faaliyetin tercihi dikkate alınarak pozitif yükümlülük, yetkililer üzerinde aşırı yük oluşturacak şekilde yorumlanmamalıdır (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*, B. No: 2012/752, 17/9/2013, §§ 52, 53).

65. Başvuru konusu olayda yaşanan ölümlerin kasıtlı bir eylem sonucu meydana gelmediği ortadadır. Bu çerçevede Anayasa Mahkemesinin başvuru konusu olayda yaşamı koruma yükümlülüğünün ihlal edilip edilmediği konusunda yapacağı incelemede öncelikli olarak konu hakkında, kişilerin yaşam haklarının korunmasını temin edebilecek uygun ve yeterli bir yasal ve idari çerçevenin bulunup bulunmadığı ve oluşturulan bu çerçevenin somut olayda gereği gibi uygulanıp uygulanmadığı, sonrasında ise güvenlik tedbirlerini alma noktasında yetkili olan kişilerin muhakeme hatasını veya dikkatsizliği aşan bir ihmalinin yani olası sonuçların farkında olmalarına rağmen kendilerine verilen yetkileri gözardı ederek olayda ortaya çıkan riskleri bertaraf etmek için gerekli ve yeterli önlemleri alıp almadıkları konusunda karar vermesi gerekmektedir (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*; § 60, benzer yöndeki AİHM kararı için bkz. *Banel/Litvanya*, B. No: 14326/11, 18/6/2013, § 68). Çünkü bu gibi durumlarda bireyler kendi inisiyatifleriyle hangi hukuk yollarına başvurmuş olursa olsun, insanların

hayatının tehlikeye girmesine neden olan kişiler aleyhine hiçbir suçlamada bulunulmaması ya da bu kişilerin yargılanmaması 17. maddenin ihlaline neden olabilir (*Bilal Turan ve diğçerleri (2)*, B. No: 2013/2075, 4/12/2013, § 60).

66. Anayasa Mahkemesinin bu iki konuda inceleme yapabilmesi için başvuru konusu olaya ilişkin yaşamı koruma yükümlölüğü açısından etkili olan başvuru yolunda verilen nihai kararın zaman bakımından yargılama yetkisi içinde olması, diğçer yandan başvuruçuların yaşamı koruma yükümlölüğüne ilişkin ileri sürdükleri ihmal iddiaları açısından Anayasa Mahkemesine başvurmadan önce ilk elden yetkili olan idari ve yargısal makamlara başvurmuş olmaları gerekmektedir.

67. Anayasa Mahkemesinin zaman bakımından yetkisinin başlangıcı 23/9/2012 tarihi olup Mahkeme, ancak bu tarihten sonra kesinleşen nihai işlem ve kararlar aleyhine yapılan bireysel başvuruları inceleyebilecektir (*Zafer Öztürk*, B. No: 2012/51, 25/12/2012, § 17).

68. Diğçer yandan 30/3/2011 tarihli ve 6216 sayılı Anayasa Mahkemesinin Kuruluşu ve Yargılama Usulleri Hakkında Kanun'un 45. maddesinin (2) numaralı fıkrasında yer verilen kanun yollarının tüketilmesi koşulu, Anayasa Mahkemesine bireysel başvurunun "*ikincil nitelikte bir kanun yolu*" ve bireysel başvurunun temel hak ihlallerini önlemek için son ve olağanüstü bir çare olmasının doğal sonucudur. Diğçer bir ifadeyle temel hak ihlallerini öncelikle idari makamların ve derece mahkemelerinin gidermekle yükümlü olması, kanun yollarının tüketilmesi koşulunu zorunlu kılmaktadır (*Necati Gündüz ve Recep Gündüz*, B. No: 2012/1027, 12/2/2013, §§ 20, 21).

69. Somut olay bu kapsamda incelendiğinde kanun yollarının tüketilmesi koşulu uyarınca Anayasa Mahkemesinden önce yaşamı koruma yükümlölüğü açısından yapılacak asıl belirleyici nitelikteki incelemenin, olay sonrasında yürütölen ceza soruşturmasında olayın tüm gerçekleşme koşullarının soruşturma makamları ve derece mahkemeleri tarafından aydınlatılması ve varsa üçüncü kişilerin, özellikle de kamu görevlilerinin cezai sorumluluklarının incelenmesi, bunun yanı sıra ilgili kamu kurumlarının veya idarenin idare hukuku açısından kusurlu veya kusursuz sorumluluğunun incelenmesi şeklinde olduğu görölmektedir.

70. Söz konusu kazayla ilgili olarak sonradan birleştirilen üç iddianame ile otobüs sürücüsü, işleteni ve otobüsü üreten firmanın yöneticileri aleyhinde Karapınar Asliye Ceza Mahkemesinde ceza davaları açılmış; sonradan tek bir dosyada birleştirilen ceza davasında Mahkeme 26/11/2001 tarihli kararıyla sanıklar hakkında açılan davanın kesin hükme bağlanmasının ertelenmesine, yapım hatası bulunan otobüslerin müsaderesine karar vermiş; davanın kesin hükme bağlanmasının ertelenmesine yapılan itiraz, Ereğli Ağır Ceza Mahkemesinin 27/5/2002 tarihli kararıyla kesin olarak reddedilmiş; otobüslerin müsadere kararının Yargıtay ilgili Dairesinin ilamıyla bozulması üzerine Karapınar ACM, 4/10/2002 tarihli kararıyla "*sanıklara isnat olunan taksirli suç nedeniyle müsadere kararı verilemeyeceği*" gerekçesiyle bozmaya uyarak müsadere talebinin reddine karar vermiştir. Göröldüğü üzere olay hakkında yürütölen ceza davasının kesinleşmesi 2002 yılında gerçekleşmiştir.

71. Bu durumda, başvuruçuların yaşamı koruma yükümlölüğü kapsamında, ilgili bilirkişi raporlarında da ifade edilen, gerekli güvenlik tedbirlerini alma konusunda kamu görevlilerinin yanı sıra diğçer kişilerin cezai sorumluluğunu belirlemede etkili olduğu değerlendirilebilecek ceza davasının Anayasa Mahkemesinin bireysel başvuruları inceleme açısından zaman bakımından yetkisinin başlangıcı olan 23/9/2012

tarihinden önce kesinleşmiş olduğu ve buna bağlı olarak iddiaların bu yönü açısından kabul edilemezlik kararı verilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

72. Diğer yandan yaşam hakkına ilişkin bir ihlal söz konusu ise bu ihlalin giderilmesi öncelikle idari makamların ve derece mahkemelerinin yükümlülüğü altındadır. Anayasa'nın 125. maddesinin son fıkrası uyarınca idarenin; kendi eylem, işlem ve ihmaliinden doğan zararı, kusura ve hatta kusursuz sorumluluğa dayalı olarak ödemekle yükümlü olduğu kurala bağlanmış; 2577 sayılı Kanun'un yukarıda yer verilen (bkz. § 49) hükümleri ile idare mahkemeleri önünde uğranılan zararları tazmin yolları düzenlenmiştir. Başvuru konusu olayda cezai sorumluluğun tespiti için ilgili hukuk yoluna müdahil olan ancak sonuç alamayan başvuruçular açısından da idari yargıda dava açma imkânı bulunmaktadır.

73. Başvuruçular, yaşamı koruma yükümlülüğü kapsamında bilirkişi raporlarına, özellikle de ceza davası sürecinde alınan ODTÜ raporuna dayanarak yapımında hata bulunan otobüslerin üretilmesi ve piyasaya sürülmesinde devletin sorumluluğu olduğunu ileri sürmüşlerdir. Başvuruçuların, bu kapsamda değerlendirilebilecek; araç üretimine ilişkin asgari güvenlik standartlarını belirleme, üretim izni verme, denetim vb. idari faaliyetler (benzer yöndeki AİHM kararı için bkz. *Öneryıldız/Türkiye* [BD], 48939/99, 30/11/2004, § 90) açısından somut olayın gerçekleşme koşullarının aydınlatılması ve ilgili idarelerin idari sorumluluklarının belirlenmesi için herhangi bir idari veya yargısal yola başvurmamış oldukları görülmektedir. Bu nedenle bu bölümde değerlendirilebilecek iddialar açısından, somut olayda kamu görevlilerinin ve devletin koruma yükümlülüğünden doğan sorumluluğu yönünden başvuru yollarının tamamının bireysel başvuru öncesinde tüketilmiş olduğundan söz edilemeyecektir.

74. Açıklanan nedenlerle başvurunun yaşamı koruma yükümlülüğünün ihlal edildiği iddialarına yönelik kısmının kabul edilemez olduğuna karar verilmesi gerekir.

b. Etkili Bir Yargılama Süreci Yürütülmediğine İlişkin İddia

75. Anayasa'nın 17. maddesinde düzenlenen yaşam hakkı kapsamında devletin yerine getirmek zorunda olduğu pozitif yükümlülüklerin usul boyutu, yaşanan ölüm olayının tüm yönlerinin ortaya konulmasına ve sorumlu kişilerin belirlenmesine imkân tanıyan etkili bir soruşturma yürütülmesini gerektirmektedir (*Sadık Koçak ve diğerleri*, B. No: 2013/841, 23/1/2014, § 94). Bu yükümlülük sadece bir kamu görevlisinin eylemi veya ihmali sonucu meydana gelen ölüm olayları açısından geçerli değildir. Devletin, doğal olmayan her ölüm olayında -kendisi, öldürmeme ya da yaşamı koruma yükümlülüklerini ihlal etmemiş olsa da- gerçekleşen ölümün sebebinin ve varsa sorumlularını ortaya çıkarmaya yönelik etkili bir soruşturma yapmamış olması, soruşturma yükümlülüğünün ihlalini doğurabilir. Zira bu tür olaylarda etkili bir soruşturma yürütülmesi, yaşam hakkını korumak için ihdas edilen yasal ve idari çerçevenin etkili bir şekilde uygulanmasının güvencesini oluşturmaktadır (*Filiz Aka*, B. No: 2013/8365, 10/6/2015, §§ 25, 26).

76. Somut olayın koşullarında trafik kazası hakkında yürütülen ceza davasından bir sonuç alamayan başvuruçuların, kendileri açısından yeterli giderimi sağlayabilecek nitelikte gördükleri hukuk mahkemesinde açtıkları tazminat davasını, idari yargıda açabilecekleri davaya tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Özellikle başvuru konusu olay gibi üçüncü kişilerin ihmali suretiyle gerçekleştiği ileri sürülen olaylarda devletin yaşam hakkı kapsamında mağdurlara ihlal iddiaları açısından yeterli giderimi

sağlayabilecek hukuk davası yolunu takip etme imkânı sağlaması gerektiği kabul edilmektedir (bkz. §§ 82-84). Söz konusu dava sürecine ilişkin olarak başvuru tarafından adil yargılanma hakkı kapsamında ileri sürülen yukarıdaki iddiaların, doğrudan yaşanan ölümlerin gerçekleşme koşullarının aydınlatılmasına ve hukuki sorumluluğun belirlenmesine yönelik olması da dikkate alındığında, bu iddiaların yaşam hakkının öngördüğü "etkili bir yargısal sistem kurma" şeklindeki pozitif yükümlülük çerçevesinde incelenebileceği değerlendirilmiştir (Benzer yöndeki AİHM kararları için bkz. *Rajkowska/Polonya* (k.k.), 37393/02, 27/11/2007; *Ciechońska/Polonya*, 19776/04, 14/7/2011, § 78; *Özel ve diğerleri/Türkiye*, 14350/05..., 17/11/2015, § 199).

77. 6216 sayılı Kanun'un 48. maddesi uyarınca açıkça dayanaktan yoksun olmadığı görülen ve etkili bir yargılama süreci yürütülmemesi suretiyle Anayasa'nın 17. maddesinin ihlal edildiğine dair iddialar içeren başvurunun bu kısmının kabul edilebilir olduğuna karar verilmesi gerekir.

2. Esas Yönünden

a. Başvurucuların İddiaları ve Bakanlığın Görüşü

78. Başvurucular; Anayasa'nın 17. maddesinin öngördüğü usul yükümlülüğü kapsamında değerlendirilebilecek şekilde, kusurlu kişiler hakkında hukuk mahkemesinde açtıkları tazminat davalarının makul süre sınırını aşarak 11 ila 15 yıllık sürelerde tamamlandığını, olayla ilgili ceza davasında üretici firmanın sorumluluğuna hükmedilmesine ve tazminat davasında aynı yönde bilirkişi raporları bulunmasına rağmen üretici firmanın hukuki sorumluluğunun olmadığına karar verildiğini, Mahkemece ceza davasının sonucu beklendiği hâlde sonuca itibar edilmediğini, anılan şirketin otobüsün üreticisi olması nedeniyle tehlike hukuku bakımından sorumluluğunun bulunduğunu, bu suretle adil yargılanma hakkının ve yaşam hakkının ihlal edildiğini ileri sürmüştür.

79. Bakanlık görüşünde, başvurucuların bu bölümde yer verilen şikâyetlerine karşılık olmak üzere Anayasa Mahkemesinin bu konudaki bir kararına göndermede bulunarak başvuruya konu davadaki olayların kanıtlanması, hukuk kurallarının yorumlanması ve uygulanması, yargılama sırasında delillerin kabul edilebilirliği ve değerlendirilmesi ile kişisel bir uyuşmazlığa derece mahkemeleri tarafından getirilen çözümün esas yönünden adil olup olmamasının bireysel başvuru incelemesinde değerlendirmeye tabi tutulamayacağı, Anayasa'da yer alan hak ve özgürlükler ihlal edilmediği sürece ya da açık keyfilik içermedikçe derece mahkemelerinin kararlarındaki maddi ve hukuki hataların bireysel başvuru incelemesinde ele alınamayacağı, derece mahkemelerinin delilleri takdirinde açık keyfilik bulunmadıkça Anayasa Mahkemesinin bu takdire müdahalesinin söz konusu olamayacağı ifade edilmiştir.

80. Görüşün devamında, yine Anayasa Mahkemesi ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi (AİHM) kararlarına göndermelerde bulunarak, yaşam hakkı kapsamında devletin sahip olduğu negatif ve pozitif yükümlülüklerle ilişkin genel ilkelere değinilmiş, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin (Sözleşme) 2. maddesinin öngördüğü yasal sistemin, etkinliğe dair bazı asgari standartları karşılayan ve tehlikeli bir etkinliğin can kaybına yol açması hâlinde soruşturmanın bulguları çerçevesinde adli cezaların uygulanmasını sağlayan bağımsız ve tarafsız bir resmî soruşturma usulünü hükme bağlaması gerektiği belirtildikten sonra etkili soruşturma yürütülmesi için uyulması gereken ilkelere yer verilmiştir.

81. Görüşün somut olaya ilişkin kısmında, kaza hakkında yürütülen ceza davası ve başvuruların açtığı tazminat davalarında alınan bilirkişi raporlarına, başvuruların yargılama sırasındaki ve temyiz dilekçelerindeki iddialarına ve Mahkemenin bu konuda verdiği kararlara yer verildikten sonra nihai olarak ceza davasında 4616 sayılı Kanun uyarınca davanın kesin hükme bağlanmasının ertelenmesi kararı verilmesi, tazminat davasında 12/8/1998 tarihli raporun değil, 31/1/2005 tarihli raporun hükme esas alınması ve tazminat davasının yaklaşık 11 ila 15 yıllık sürelerde neticelenmiş olmasının; devletin kurallar çerçevesinde yaşamı korumaya yönelik önlemler almaya icbar etme ve diğer yandan etkili ve bağımsız bir hukuk sistemi kurmak suretiyle ölüm koşullarını ortaya koyma ve gerektiğinde sorumluların hesap vermesini sağlama yükümlülüğünü ihlal edip etmediği yönünden değerlendirilmesi gerektiği ve söz konusu değerlendirme yönünden takdirin Anayasa Mahkemesine ait olduğu kanaati dile getirilmiştir.

b. Genel İlkeler

82. Yaşam hakkı kapsamında sahip olduğu pozitif yükümlülüklerin usule ilişkin yönü çerçevesinde devlet, doğal olmayan her ölüm olayının tüm yönlerinin ortaya konulmasını ve sorumlularının belirlenmesini ve gerekiyorsa cezalandırılmasını sağlayabilecek bağımsız ve etkili resmî bir soruşturma yürütmek durumundadır. Bu tarz bir soruşturmanın temel amacı, kişilerin yaşam hakkı ile maddi ve manevi varlıklarını koruyan hukukun etkin bir şekilde uygulanmasını güvence altına almak ve kamu görevlilerinin ya da kurumlarının karıştığı olaylarda bunların sorumlulukları altında meydana gelen ölümler ile bireylerin maddi ve manevi varlığına verilen zararlar için hesap vermelerini sağlamaktır (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*, § 54, *Sadık Koçak ve diğerleri*, § 94).

83. Usul yükümlülüğünün bir olayda gerektirdiği soruşturma türünün, yaşam hakkının esasına ilişkin yükümlülüklerin cezai bir yaptırım gerektirip gerektirmediğine bağlı olarak tespiti gerekmektedir (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*, § 55).

84. Buna göre yaşam hakkının ihlaline kasten sebebiyet verilmemiş ise "*etkili bir yargısal sistem kurma*" yönündeki pozitif yükümlülük her olayda mutlaka ceza davası açılmasını gerektirmez. Mağdurlara hukuki, idari hatta disiplinle ilgili hukuk yollarının açık olması yeterli olabilir (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*, § 59).

85. Bununla birlikte ölüm olayını aydınlatmak üzere yürütülen ceza soruşturmaları ile mağdurların hukuk veya idare mahkemelerinde açtıkları davaların sadece hukuken mevcut bulunması yeterli olmayıp bu yolların uygulamada da etkili olması ve başvuru makamının, ihlal iddiasının özünü ele alma yetkisine sahip bulunması gereklidir. Ancak bir hak ihlalini önleyebilmesi, devam etmekteyse sonlandırabilmesi veya sona ermiş bir hak ihlalini karara bağlayabilmesi ve bunun için uygun bir giderim sunabilmesi hâlinde başvuru yolunun etkililiğinden söz etmek mümkün olabilir (*Tahir Canan*, B. No: 2012/969, 18/9/2013, § 26; *Filiz Aka*, § 39; benzer yöndeki AİHM kararı için bkz. *Ciechońska/Polonya*, § 66).

86. Devletin, yaşam hakkı kapsamında yürütülen ceza soruşturmalarında ve devamında yürütülen yargılamalarda sahip olduğu resen harekete geçme ve araştırma yükümlülüğü gibi bazı yükümlülüklerin, özellikle üçüncü kişiler arasında bir ölüm olayına ilişkin yürütülen ve taraflarca hazırlanma ilkesi esas alınan hukuk davası yolu açısından aynen geçerli olduğunun kabul edilmesi mümkün değildir. Bununla birlikte

bir şekilde olayın taraflarınca ölüm olayının aydınlatılması ve hukuki sorumluluğun tespiti amacıyla bir davanın açılması sonrasında, tarafların bu konudaki iddialarının özenli bir şekilde incelenmesi ve devletin tekelinde olan yargılama yetkisinin, niteliğine uyduğu ölçüde, yaşam hakkının bir soruşturma açısından aradığı tüm gereklilikleri karşılar şeklinde yürütülmesi gerektiği söylenebilir.

87. Bu çerçevede yaşam hakkı kapsamında yürütülecek olan ceza soruşturmalarının yanı sıra hukuki sorumluluğu ortaya koymak adına adli ve idari yargıda açılacak tazminat davalarının da makul derecede ivedilik ve özen şartını yerine getirmesi gerekmektedir. Derece mahkemelerinin, bu tür olaylara ilişkin yürüttükleri yargılamalarda Anayasa'nın 17. maddesinin gerektirdiği seviyede derinlik ve özenle bir inceleme yapıp yapmadıklarının ya da ne ölçüde yaptıklarının da Anayasa Mahkemesi tarafından değerlendirilmesi gerekmektedir (*İlker Başer ve diğerleri*, B. No: 2013/1943, 9/9/2015, § 75). Elbette bazı özel durumlarda, soruşturmanın veya yargılamanın ilerlemesine engel olan unsurlar ya da güçlükler bulunabilir. Ancak bir soruşturmada veya yürütülen yargılamada yetkililerin hızlı hareket etmeleri, yaşanan olayların daha sağlıklı bir şekilde aydınlatılabilmesi, kişilerin hukukun üstünlüğüne olan bağlılığını sürdürmesi ve hukuka aykırı eylemlere müsamaha gösterildiği ya da kayıtsız kalındığı görünümünü verilmesinin engellenmesi açısından kritik bir öneme sahiptir (*Deniz Yazıcı*, B. No: 2013/6359, 10/12/2014, § 96; *Filiz Aka*, § 29). Zira derece mahkemeleri tarafından bu konuda gösterilecek hassasiyet; yürürlükteki yargı sisteminin, daha sonra ortaya çıkabilecek benzer yaşam hakkı ihlallerinin önlenmesinde sahip olduğu önemli rolün zarar görmesine engel olacaktır (*Cemil Danışman*, B. No: 2013/6319, 16/7/2014, § 110; *Filiz Aka*, § 33).

88. Benzer şekilde soruşturma ve yargılamaların etkililik ve yeterliliğini temin adına soruşturma ve yargılama makamlarının ölüm olayını aydınlayabilecek, sorumluların tespitine yarayabilecek bütün delilleri, somut olayda başvuru yolun türüne bağlı olmak üzere, gerektiğinde resen toplaması ve bu konuda ileri sürülen delilleri dikkate alması gerekmektedir. Yargılamalarda ölüm olayının nedenini veya sorumlu kişilerin ortaya çıkarılması imkânını zayıflatan bir eksiklik, etkili bir soruşturma ve yargılama yürütme kuralıyla çelişme riski taşır (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*, § 57). Bu kapsamda yetkililerce, soruşturma ve yargılama kapsamında elde edilen tanık ifadeleri ve bilirkişi raporları gibi söz konusu olaylarla ilgili kanıtların tamamı dikkate alınarak ölümün gerçekleşme sebebinin objektif analizinin yapılması; soruşturma ve yargılama sonucunda alınan kararın elde edilen tüm bulguların kapsamlı, nesnel ve tarafsız bir analize dayalı olması da gerekmektedir (*Turan ve Kevzer Uytun*, B. No: 2013/9461, 15/12/2015, § 73, *Cemil Danışman*, § 99).

89. Yaşam hakkı kapsamında yürütülecek hukuk yolunun etkinliğini sağlayan hususlardan bir diğeri, teoride olduğu gibi pratikte de hesap verilebilirliği sağlamak için soruşturmanın, yargılamanın ve sonuçlarının kamu denetimine açık olmasıdır. Buna ilaveten her olayda, ölen kişinin yakınlarının meşru menfaatlerini korumak için bu sürece gerekli olduğu ölçüde katılmaları da sağlanmalıdır (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*, § 58).

c. İlkelerin Somut Olaya Uygulanması

90. Başvurucuların iddiaları incelendiğinde temel şikâyetlerinin açtıkları tazminat davasının çok uzun sürmesi ve üretici firmanın ne şekilde sorumlu olduğunu davacı olarak ortaya koymalarına ve bilirkişi raporlarının da aynı yönde olmasına

rağmen Hukuk Mahkemesinin konuyu yeterince incelemeksizin ve buna bağlı olarak gerekçelendirmeksizin diğer sorumluların yanında üretici firmanın sorumluluğuna hükmetmemesi olduğu görülmektedir. Başvurucular temyiz başvurularında (bkz. § 35) bu yönde ileri sürdükleri iddiaların da karşılanmadığını ileri sürmüşlerdir.

91. Gerçekleşen bir ölüm olayının oluşumuna ilişkin delillerin değerlendirilmesi idari ve yargısal makamların ödevidir. Anayasa Mahkemesi, ancak başvuru konusu yapılmış bir olayın gelişim şeklini anlayabilmek ve başvurucuların yakınlarının ölümünün tüm yönlerinin aydınlatılmasına yönelik olarak ileri sürdüğü hususlar açısından, soruşturma makamları ve derece mahkemeleri tarafından atılması gereken adımları nesnel bir şekilde değerlendirmek için olayın oluşum şeklini incelemektedir (*Rıfat Bakır ve diğerleri*, B. No: 2013/2782, 11/3/2015, § 68).

92. Başvuru konusu olayda Anayasa Mahkemesinin gerçekleşen kaza nedeniyle Hukuk Mahkemesinde açılan tazminat davası hakkında yapacağı inceleme, yaşam hakkı kapsamında yürütülecek tüm başvuru yolları için geçerli olduğu üzere, yaşam hakkını koruyan mevzuat hükümlerinin etkili bir şekilde uygulanmasını ve vuku bulan ölüm olayında varsa sorumluları ve sorumluluklarını tespit etmek konusunda etkili olup olmadığı yönünde olacaktır. Cezaî sorumlulukların tespiti konusunda da aynen geçerli olduğu üzere değerlendirme konusu yapılan husus, bir sonuç yükümlülüğü değil, uygun araçların kullanılması yükümlülüğüdür. Anayasa'nın 17. maddesi hükümleri, başvuruculara üçüncü tarafların belirli bir konuda hukuki sorumluluklarının bulunduğu tespit edilmesini isteme hakkı verdiği, devlete de tüm yargılamaların hukuki sorumluluğu tespit kararıyla sonuçlandırma yükümlülüğü verdiği anlamına gelmemektedir (*Serpil Kerimoğlu ve diğerleri*, § 56). Anayasa Mahkemesinin bu konuda yapacağı incelemelerde, adil yargılanma hakkının gerekçeli karar hakkı, silahların eşitliği ilkesi gibi usule ilişkin güvenceleri de dikkate alınarak bir bütün hâlinde başvuruya konu edilen yargılamanın yaşam hakkının gerektirdiği yeterlilikte yürütülüp yürütülmediği değerlendirilecektir.

93. Nitekim bir temel hak ihlaline neden olduğu iddia edilen işlem veya eylem için öngörülen ve Anayasa Mahkemesine bireysel başvuruda bulunabilmek için de tamamının tüketilmiş olması gereken tüm idari ve yargısal başvuru yollarının ulaşılabilir olmaları yanında, telafi kabiliyetini haiz olmaları ve tüketildiklerinde başvuru konunun şikâyetlerini gidermede makul başarı şansı tanınmaları gerekir. Dolayısıyla mevzuatta bu yollara yer verilmesi tek başına yeterli olmayıp uygulamada da etkili olduklarının gösterilmesi ya da en azından etkili olmadıklarının kanıtlanmamış olması gerekir (*Ramazan Aras*, B. No: 2012/239, 2/7/2013, §§ 28, 29).

94. Başvuru konusu olaya ilişkin Karapınar AHM'nin kararı ve başvurucuların iddiaları birlikte değerlendirildiğinde gerçekleşen trafik kazası ve buna bağlı olarak yaşanan ölümlerden sorumluluk konusunda kazaya karışan araç sürücüsü, araçları işletenler, seyahat firması ve sigorta şirketinin kusurlu veya kusursuz sorumluluklarına ilişkin olarak bireysel başvuru dilekçesinde ihlal iddiasına konu edilen herhangi bir husus bulunmadığı görülmektedir. Başvurucuların, yürütülen yargılamada gerçek sorumluluğu ortaya koymak adına üretici firmanın da haksız fiilden sorumlu tutulması gerekirken bu taleplerinin reddedildiğini belirttikleri, yargılama sürecinde ve bireysel başvuru dilekçesinde ileri sürülen iddiaları incelediğinde de özellikle de haksız fiilden sorumluluğun kusur ve hukuka aykırılık unsurlarının somut olayda doğru bir şekilde belirlenmediği konusuna odaklanıldığı anlaşılmaktadır. Anayasa Mahkemesinin bu kadar ayrıntılı bir şekilde başvuru konusu somut davada uyuşmazlık konusunun

içeriğini ortaya koymasının sebebi, bu konuda alınan kararın doğruluğu veya yanlışlığını belirlemek değildir. Uyuşmazlık konusunun ayrıntılı olarak ortaya konulmasının sebebi, bu karara götüren yargılamanın ve sonunda alınan kararın ölüm olayının tüm yönlerinin ortaya konulmasını ve sorumluların belirlenebilmesini sağlamak adına etkili olup olmadığını değerlendirmektir (bkz. §§ 82-88).

95. Bu nedenle, başvuru konusu olayda bu çerçevede yapılacak incelemede, uyuşmazlık konusu haksız fiil sorumluluğu açısından elde edilen bilgilerin, delillerin ve tarafların bu konudaki iddialarının ne olduğunun ortaya konulması, sonrasında da mahkemenin bu konudaki tartışmayı hangi hususları dikkate alarak bir karara bağladığının değerlendirilmesi gerekmektedir.

96. Başvurucuların somut olayda görülen tazminat davasındaki iddiaları incelendiğinde otobüs üretiminin sadece ilgili Yönetmelik ve standartlara aykırı olduğuna dayalı olarak değil, anılan düzenlemelere uygun olarak üretilmiş olsa bile tehlike sorumluluğu gereği haksız fiil nedeniyle de üretici firmanın sorumlu olduğunu ileri sürmüş oldukları görülmektedir. Yani başvuruculara göre somut olayda kazaya karışan otobüsün AİTM Yönetmeliği'nde belirtilen koşulları taşımakta olduğu kabul edilse dahi bilirkişi raporunda ifade edildiği şekilde yakıt tankı gibi tehlikeli sonuç doğurma potansiyeli bulunan bir donanımın aracın ön bölgesine yerleştirilmesi, riski arttıracak şekilde arada bir bağlantı yapılmasını gerektiren çift depo olarak tasarlanması ve bu yöndeki uygulamaya rağmen deponun yolcu kabininden yeterli şekilde yalıtılmasını temin edecek güvenlik tedbirlerinin alınmamış olması, kaza sonrasında yolcu kabininde hızla yayılan bir yangına neden olmuş; çift katlı emniyet camı bulunması ve camı kırmak için kullanılacak çekiç sayısının az olması da yolcuların güvenli şekilde dışarı çıkabilmelerine engel olmuştur. Karapınar AHM'nin yukarıda yer verilen kararında, başvurucuların bu yöndeki iddialarını, diğer delillerin yanında ACM yargılamasında elde edilen delillere ve bilirkişi raporlarına dayandırdıkları ifade edilmiştir.

97. Üretici firma ise herhangi bir kusuru, hukuka aykırı davranışı ve imal ettiği malda herhangi bir ayıp söz konusu olmadığı gibi davacıların zararı ile şirketin imalat işi arasında herhangi bir illiyet bağı bulunmadığını ileri sürmüştür.

98. Başvurucuların iddialarına dayanak olarak gösterdikleri, davalı üretici firmanın ise itibar edilmemesi gerektiğini belirttiği ODTÜ raporunda sonuç olarak özetle otobüsün tasarımının AİTM Yönetmeliği'nin belirleme yaptığı alanlarda standartları karşıladığı ancak *“iki yakıt tankının otobüsün önden çarpışma halinde en tehlikeli bölümüne yerleştirilmesine rağmen bununla ilgili hiçbir koruyucu ve sağlaştırmacı tasarım çalışması yapılmaması”*, *“yakıt tankı bölmesini yolcu bölmesinden ayıran ... ahşap kapağın çarpışma sırasında kolayca parçalanması ve yakıtın bu boşluktan yolcu kabinine akmasına tedbir alınmaması”*, *“çift depo bulunması ve depolar arasındaki bağlantının zayıf noktalarının... yakıtın kolayca dışarıya çıkmasına neden olabileceğini öngörememe”* ve *“çift katlı emniyet camı kullanılmasının çekiçle kırmayı zorlaştırması ve çekiç sayısının yönetmelikte belirlenen asgari rakam uyarınca ikide bırakılması”* hususlarının teknik kusur olarak ifade edildiği görülmektedir.

99. Karapınar AHM'nin atadığı hukuk bilirkişisinin, üretici firmanın sorumluluğuna ilişkin yaptığı değerlendirmede ise özetle ölümler ile çıkan yangın arasında uygun illiyet bağının bulunduğu; haksız fiilin hukuka aykırılık ve kusur şartları bakımından olayda ihlal edilen hukuk kuralının araç imali ile ilgili mevzuat hükümleri

değil, mutlak olan kişilerin yaşam haklarını ve vücut bütünlüklerini koruyan normlar olduğu, bu normların ihlali ile hukuka aykırılığın gerçekleştiği, yönetmeliklere ve teknik şartnamelere uygun üretim yapılmasının böyle bir olayda hukuka aykırılık şartının gerçekleşmediğini göstermediği, mevzuatla tespit edilen standartların sadece uyulması zorunlu hususların ne olduğunu ortaya koyduğu, bu şartlara uyulmak koşuluyla farklı tasarım ve uygulamalar yapılabileceği ancak bu durumda seçilen tasarımın özellikle güvenlik açısından bir zaafa yol açıp açmayacağına üretici firma tarafından değerlendirilmesi ve gerekirse ilave tedbirlerin alınması gerektiği, güvenlik önlemlerinin tek tek mevzuatla sayılmasının beklenemeyeceği, ODTÜ raporunda ifade edilen eksikliklerin üretici firmanın gerekli dikkat ve özeni göstermediğini dolayısıyla kusurlu olduğunu ortaya koyduğu ifade edilmiştir.

100. Anayasa Mahkemesinin daha önce karara bağlamış olduğu bireysel başvurularda adil yargılanma hakkı kapsamında yaptığı incelemelerde yer verildiği üzere derece mahkemeleri, kararların yapısı ve içeriği ile ilgili olarak geniş bir takdir yetkisine sahiptirler. Özellikle taraflarca ileri sürülen kanıtların kabulü ve değerlendirilmesi öncelikle derece mahkemelerinin görevidir (Benzer yöndeki AİHM kararı için bkz. *Van Mechelen ve diğerleri/Hollanda*, B. No: 21363/93..., 23/4/1997, § 50). Bu nedenle açıkça keyfi olmadıkça belirli bir kanıt türünün kabul edilebilir olup olmadığına, değerlendirme şekline veya aslında başvurunun suçlu olup olmadığına veya hukukun sorumlu olup olmadığına karar vermek Anayasa Mahkemesinin görevi değildir (*Ahmet Gökhan Rahtuvan*, B. No: 2014/4991, 20/6/2014, § 24; benzer yöndeki AİHM kararı için bkz. *Garcia Ruiz /İspanya*, B. No. 30544/96, 21/1/1996, § 28).

101. Mahkeme kararlarının gerekçeli olması, yargılamada ileri sürülen her türlü iddia ve savunmaya ayrıntılı şekilde yanıt verilmesi gerektiği şeklinde anlaşılabilir; hükme esas teşkil eden gerekçelerin nelerden ibaret olduğunun ortaya konulması yeterlidir. Bu nedenle gerekçe gösterme zorunluluğunun kapsamı kararın niteliğine göre değişebilir (*Muhittin Kaya ve Muhittin Kaya İnşaat Taahhüt Madencilik Gıda Turizm Pazarlama Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.*, § 26; *İbrahim Ataş*, B. No: 2013/1235, 13/6/2013, § 25).

102. Bu konuda Anayasa Mahkemesinin kabul ettiği anlamda makul gerekçe; davaya konu olay ve olguların mahkemece nasıl nitelendirildiğini, kurulan hükmün hangi nedenlere ve hukuksal düzenlemelere dayandırıldığını ortaya koyacak, olay ve olgular ile hüküm arasındaki bağlantıyı gösterecek nitelikte olmalıdır. Zira tarafların o dava yönünden, hukuk düzenince hangi nedenle haklı veya haksız görüldüklerini anlayıp değerlendirebilmeleri için ortada usulüne uygun şekilde oluşturulmuş, hükmün hangi nedenle o içerik ve kapsamda verildiğini gösteren bir gerekçe bölümünün ve buna uyumlu hüküm fıkralarının bulunması zorunludur (*İbrahim Ataş*, § 24).

103. Karapınar Asliye Hukuk Mahkemesinin hükme esas aldığı İTÜ raporunda sonuç olarak özetle dava konusu otobüs modelinin; tasarım ve imalat açılarından güvenlik önlemlerini tümüyle ilgili AİTM Yönetmeliği'nde belirtilenleri ve dahası Avrupa Birliğinin 70/221 EEC numaralı Motorlu Araçlarda Sıvı Yakıt Tankları direktifinin mukavemet şartlarını, depolarının montaj konumu ile ilgili olarak da ECE-R 36 uluslararası standartlarını karşıladığı; gerçekleşen kazada çarpışma şekli dikkate alındığında çarpma etkisinin, otobüsün sağ ön yakıt deposuna odaklandığı, ortaya çıkan kinetik enerjinin büyüklüğü gözönünde bulundurulduğunda bu çarpışma sonucunda sağ yakıt deposunun deforme olmaması ve içindeki yakıtın dışarıya çıkmamasının mümkün olmadığını ifade edildiği anlaşılmaktadır.

104. Karapınar AHM'nin gerekçeli kararında "(...)'nin otobüs üretici firma olduğu, bu durumda 818 sayılı Kanun'un 41. maddesi ve 4077 sayılı Kanun hükümleri gereğince ayıplı malın neden olduğu her türlü zarardan dolayı haksız fiil hükümlerine dayalı olarak ancak kusuru bulunması halinde sorumlu olabileceği, kusursuz olarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı" Mahkemece itibar edilen raporlara göre "hukuka aykırı bir eyleminin de bulunmaması" nedeniyle üretici firmanın hukuki sorumluluğu bulunmadığına kanaat getirildiği ifade edilmiştir.

105. Anılan Mahkeme kararında ODTÜ raporunun hükme esas alınmamasının gerekçesinin "B.K.'nın 53 md.'si gereğince hukuk hakiminin kusur durumunu araştırırken, ceza hukukunun sorumluluğa ilişkin kuralları ile bağlı olmadığı, kaldı ki ortada kesinleşmiş bir ceza dosyasının bulunmadığı, söz konusu ceza dosyasının 4616 sayılı yasa kapsamında kaldığı," şeklinde ifade edildiği görülmektedir. Diğer yandan Mahkemenin, yaşanan trafik kazasında haksız fiilden kaynaklanan sorumluluk hallerini önceki teknik bilirkişi raporlarını inceleyerek değerlendirilen hukuki bilirkişi raporuna "raporunun hukuki nitelendirme şeklinde olup, teknik konuda rapor düzenlemesinin mümkün olmadığı, ayrıca yukarıda belirttiğimiz dosyaların bu dosya için kesin delil olmasa da kuvvetli delil teşkil edeceği" gerekçesiyle görüşü ile bağlı olmadığını belirterek değerlendirmeye esas almamış olduğu görülmektedir.

106. AHM'nin kararı ve yargılamaya ilişkin duruşma tutanakları incelendiğinde başvuruçuların trafik kazasından kaynaklanan hukuki sorumluluğa ilişkin iddialarını yargılama sürecinde ileri sürebildikleri, uyuşmazlık konusuna ilişkin ceza davasında ve hukuk davasında tarafların sunduğu ve mahkemelerce resen talep edilen olayın teknik ve hukuki yönlerine ilişkin alınan bilirkişi raporlarına karşı görüşlerini yazılı ve sözlü olarak Mahkemeye sunabildikleri, nihayetinde AHM'nin ileri sürülen tüm iddia, delil ve bilirkişi raporlarından hangisine itibar ettiğini, bu değerlendirmelere bağlı olarak kazaya bağlı gerçekleşen ölümlerden kimlerin hukuken sorumlu olduğunu ve ödenmesi gereken maddi ve manevi tazminat miktarlarını gerekçesiyle kararlarında açıkladığı görülmüş olup, bu durumda çelişmeli yargılama ve gerekçeli karar hakkı gibi usule ilişkin güvencelerin temin edilmemiş olduğu da söylenemez.

107. Bununla birlikte, başvuru konusu yargılamaların makul derecede ivedilik ve özen şartı yönünden incelenmesine geçildiğinde başvuruçular Tahsin Eker, Menekşe Eker, Yasemin Erkan ve Ali Osman Eker'in 22/10/1998 tarihinde açtıkları davada nihai kararın 21/6/2013 tarihinde verildiği ve toplamda yargılamanın 14 yıl 8 ay sürdüğü; başvuruçular Sebahat Dörterler ve Yavuz Dörterler'in 22/10/1998 ve 1/12/1998 tarihlerinde açtıkları sonrasında birleştirilen davada nihai kararın 10/1/2014 tarihinde verildiği ve toplamda yargılamanın yaklaşık 15 yıl 2 ay sürdüğü; başvuruçular Fatma Şimşek, Ahmet Şimşek ve Kevser Güngör'ün 15/10/2002 tarihinde açtıkları davada nihai kararın 31/5/2013 tarihinde verildiği ve toplamda yargılamanın 10 yıl 7 ay 15 gün sürdüğü görülmektedir.

108. Karapınar AHM'de görülen E.1998/243 sayılı davanın duruşma tutanaklarının (bkz. § 31) incelenmesi neticesinde başvuruçular tarafından 1998 yılının sonunda açılan davalarda yargılamanın ilk aşamasında yürütülen işlemlerin sonrasında ceza davasındaki bilirkişi raporları ile dava sonu verilen kararın kesinleşmesinin bekletici mesele yapıldığı, ceza davasının 2002 yılında kesinleşmesi sonrasında 4/10/2002 ila 4/3/2005 tarihleri arasında yapılan duruşmalarda diğer işlemlerin yanında temel olarak aynı konudaki yaklaşık 30 davada esas alınmak üzere E.1998/230 sayılı

dosyada bilirkişi raporu alınması amacıyla heyet oluşturma işlemlerinin yürütüldüğü, anılan raporun sunulmasının beklenildiği, devamındaki duruşmalarda bilirkişi raporlarına karşı görüşlerin alındığı, benzer şekilde 2/6/2006 ila 28/9/2007 tarihleri arasında tazminat hesaplaması için bilirkişi raporunun beklenildiği ve karşı beyanların alındığı, benzer sürecin 11/12/2009 tarihine kadar hukuk bilirkişisinden rapor ve rapora karşı tarafların beyanlarının alınması suretiyle geçirilmiş olduğu, 2010 yılında Karapınar AHM tarafından verilen kararların temyiz ve karar düzeltme incelemelerinin ise yaklaşık 3 yıl sürdüğü görülmüştür.

109. Somut olayda başvuruçuların haksız fiilden kaynaklanan tazminat talebinin kısmen kabulüne ilişkin AHM'nin kararlarının kesinleşmesinin 10 yıl 8 ay ile 15 yıl 2 aylık süreler arasında gerçekleştiği, bu gecikmede başvuruçuların herhangi önemli bir etkisinin bulunmadığı, dosyanın çözümünün trafik kazası ve sonrasında yaşanan yangına bağlı olarak gerçekleşen ölümlerdeki sorumluluğun tespitine yönelik olması nedeniyle nispeten karmaşık bir nitelik arz ettiği, ayrıca ACM'de görülen ceza davasının sonuçlanmasının beklenildiği, bu konuyu aydınlatmak için çok sayıda bilirkişi raporu alındığı ve yargılamanın ağırlıklı olarak bilirkişi raporlarının ve bu raporlara karşı tarafların beyanlarının alınmasına yönelik işlemlerin yürütülmesi amacıyla çok sayıda duruşma yapılarak ilerlediği, bu işlemlerde yaşanan gecikmeye aynı Mahkemede kısmen benzer nitelikte otuz yakın dava açılması ve her davada benzer işlemlerin yürütülmesinin neden olduğu ancak yargılamaların bu yönlerinin, başvuruçular için hukuki korumanın bir an önce gerçekleştirilmesindeki yararları dikkate alındığında toplamda yaklaşık 11 ila 15 yıllık sürelerde gerçekleşen yargılamaların makul özen ve hız içerisinde yürütüldüğünün (bkz. § 87) kabul edilmesini mümkün kılmadığına kanaat getirilmiştir.

110. Sonuç olarak, her ne kadar Anayasa Mahkemesinin somut olayda derece mahkemesinin ulaştığı sonuçla ilgili olarak sahip olduğu takdir yetkisine bir müdahalesinin olamayacağı kabulü ile birlikte, başvuruçuların Hukuk Mahkemesi önünde görülen davaların hızlı ve etkili bir şekilde sonuçlanmasındaki menfaati ve gecikmesinde esaslı bir etkilerinin olmamasına bağlı olarak iki dereceli yargılama sürecinde gerçekleşen yargılamaların çok uzun olduğu, Anayasa'nın 17. maddesinin gerektirdiği hızda bir inceleme içermediği, bu nedenle de hukuk davasının fiilen etkili bir şekilde yürütüldüğünden ve buna bağlı olarak pozitif yükümlülüğün usul boyutunun yerine getirildiğinden söz edilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.

Zühtü ARSLAN, Engin YILDIRIM, Serruh KALELİ, Recep KÖMÜRCÜ, Muammer TOPAL ve Hasan Tahsin GÖKCAN bu sonuca farklı gerekçeyle katılmıştır.

3. 6216 Sayılı Kanun'un 50. Maddesi Yönünden

111. 6216 sayılı Kanun'un 50. maddesinin (2) numaralı fıkrası şöyledir:

"Tespit edilen ihlal bir mahkeme kararından kaynaklanmışsa, ihlali ve sonuçlarını ortadan kaldırmak için yeniden yargılama yapmak üzere dosya ilgili mahkemeye gönderilir. Yeniden yargılama yapılmasında hukuki yarar bulunmayan hâllerde başvuruçular lehine tazminata hükmedilebilir veya genel mahkemelerde dava açılması yolu gösterilebilir. Yeniden yargılama yapmakla yükümlü mahkeme, Anayasa Mahkemesinin ihlal kararında açıkladığı ihlali ve sonuçlarını ortadan kaldıracak şekilde mümkünse dosya üzerinden karar verir."

112. Başvurularda, ihlalin tespiti ve ihlalin giderilmesi için yargılamanın yeniden görülmesine karar verilmesi taleplerinin yanı sıra her bir başvurucu için 100.000 TL tazminat ödenmesi ve yargılama giderlerinin Hazine üzerinde bırakılması talepleri yer almaktadır.

113. Başvurularda, yaşam hakkının gerektirdiği etkili yargılama yürütme yükümlülüğünün ihlal edildiğine karar verilmiştir. Başvurucuların yalnızca ihlal tespitiyle telafi edilemeyecek ölçüdeki manevi zararları karşılığında, somut olayın özellikleri dikkate alınarak,

a. Somut olayda yakınları Bülent Eker'i kaybeden başvurucular Tahsin Eker, Menekşe Eker, Yasemin Erkan ve Ali Osman Eker'e müştereken net 30.000 TL,

b. Somut olayda yakınları Veysel Dörterler'i kaybeden başvurucular Sebahat Dörterler ve Yavuz Dörterler'e müştereken net 30.000 TL,

c. Somut olayda yakınları Davut Şimşek'i kaybeden başvurucular Fatma Şimşek, Ahmet Şimşek ve Kevser Güngör'e müştereken net 30.000 TL,

manevi tazminat ödenmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

114. Dosyadaki belgelerden tespit edilen,

a. 198,35 TL harç ve 1.800 TL vekâlet ücretinden oluşan toplam 1.998,35 TL yargılama giderinin, başvurucular Fatma Şimşek, Ahmet Şimşek ve Kevser Güngör'e ayrı ayrı, başvurucular Tahsin Eker, Menekşe Eker, Yasemin Erkan ve Ali Osman Eker'e müştereken,

b. 206,10 TL harç ve 1.800 TL vekâlet ücretinden oluşan toplam 2.006,10 TL yargılama giderinin, başvurucular Sebahat Dörterler ve Yavuz Dörterler'e ayrı ayrı,

ödenmesine ve karar örneğinin Karapınar Asliye Hukuk Mahkemesine gönderilmesine karar verilmesi gerekir.

V. HÜKÜM

Açıklanan gerekçelerle;

A. 1. Yaşamı koruma yükümlülüğünün ihlal edildiğine ilişkin iddianın **KABUL EDİLEMEZ OLDUĞUNA**,

2. Yaşam hakkına ilişkin etkili bir yargılama süreci yürütülmediğine ilişkin iddianın **KABUL EDİLEBİLİR OLDUĞUNA**,

B. Anayasa'nın 17. maddesinde güvence altına alınan yaşam hakkının usul yükümlülüğünün **İHLAL EDİLDİĞİNE**,

C. 1. Başvurucular Tahsin Eker, Menekşe Eker, Yasemin Erkan ve Ali Osman Eker'e müştereken net 30.000 TL,

2. Başvurucular Sebahat Dörterler ve Yavuz Dörterler'e müştereken net 30.000 TL,

3. Başvurucular Fatma Şimşek, Ahmet Şimşek ve Kevser Güngör'e müştereken net 30.000 TL,

manevi tazminat **ÖDENMESİNE**, tazminata ilişkin diğer taleplerin **REDDİNE**,

D. 1. 198,35 TL harç ve 1.800 TL vekâlet ücretinden oluşan toplam 1.918,35 TL yargılama giderinin, başvurucular Fatma Şimşek, Ahmet Şimşek ve Kevser Güngör'e ayrı ayrı, başvurucular Tahsin Eker, Menekşe Eker, Yasemin Erkan ve Ali Osman Eker'e müştereken,

2. 206,10 TL harç ve 1.800 TL vekâlet ücretinden oluşan toplam 2.006,10 TL yargılama giderinin, başvurucular Sebahat Dörterler ve Yavuz Dörterler'e ayrı ayrı,

ÖDENMESİNE

E. Ödemelerin, kararın tebliğini takiben başvurucunun Maliye Bakanlığına başvuru tarihinden itibaren dört ay içinde yapılmasına, ödemede gecikme olması hâlinde bu sürenin sona erdiği tarihten ödeme tarihine kadar geçen süre için yasal FAİZ UYGULANMASINA,

F. Kararın bir örneğinin Karapınar Asliye Hukuk Mahkemesine GÖNDERİLMESİNE,

G. Kararın bir örneğinin Adalet Bakanlığına GÖNDERİLMESİNE,

11/5/2016 tarihinde OYBİRLİĞİYLE karar verildi.

Başkan
Zühtü ARSLAN

Başkanvekili
Burhan ÜSTÜN

Başkanvekili
Engin YILDIRIM

Üye
Serdar ÖZGÜLDÜR

Üye
Serruh KALELİ

Üye
Recep KÖMÜRCÜ

Üye
Alparslan ALTAN

Üye
Nuri NECİPOĞLU

Üye
Hicabi DURSUN

Üye
Celal Mümtaz AKINCI

Üye
Erdal TERCAN

Üye
Muammer TOPAL

Üye
M. Emin KUZ

Üye
Hasan Tahsin GÖKCAN

Üye
Kadir ÖZKAYA

Üye
Rıdvan GÜLEÇ

Başvuru Numarası : 2013/7002

Karar Tarihi : 11/5/2016

FARKLI GEREKÇE

1. Başvurucular, diğer şikayetleri yanında, olayla ilgili ceza davasında üretici firmanın sorumluluğuna hükmedilmesine ve tazminat davasında aynı yönde bilirkişi raporları bulunmasına rağmen üretici firmanın hukuki sorumluluğunun olmadığına karar

verildiğini, halbuki sözkonusu firmanın otobüsün üreticisi olması nedeniyle sorumluluğunun bulunduğunu, bu suretle adil yargılanma hakkının ve yaşam hakkının ihlal edildiğini ileri sürmüşlerdir.

2. Mahkememiz çoğunluğu, hukuk mahkemesinin üretici firmanın sorumluluğunun bulunmadığına yönelik kararının gerekçelerinin yeterli olduğu, buna karşılık başvuru tarafından açılan davaların Anayasa'nın 17. maddesinin gerektirdiği hızda sonuçlandırılmadığı, dolayısıyla yapılan incelemenin hızlı ve etkili bir şekilde yürütülmediği için yaşam hakkının korunmasına yönelik pozitif yükümlülüğün usul boyutunun ihlal edildiği sonucuna ulaşmıştır.

3. Çoğunluktan farklı olarak, aşağıda açıklanan nedenlerle, hem hukuk mahkemesinin gerekçesinin yetersiz olması hem de incelemenin yeteri kadar hızlı ve özenli yürütülmemesi nedeniyle yaşam hakkının usul boyutunun ihlal edildiği kanaatindeyiz.

4. Çoğunluk görüşünde de belirtildiği üzere başvuru konusu olayda Anayasa Mahkemesinin gerçekleşen kaza nedeniyle Hukuk Mahkemesinde açılan tazminat davası hakkında yapacağı inceleme, yaşam hakkı kapsamında yürütülecek tüm başvuru yolları için geçerli olduğu üzere, yaşam hakkını koruyan mevzuat hükümlerinin etkili bir şekilde uygulanmasını ve vuku bulan ölüm olayında varsa sorumluları ve sorumluluklarını tespit etmek konusunda etkili olup olmadığı yönünde olacaktır. Anayasa Mahkemesinin bu konuda yapacağı incelemelerde, adil yargılanma hakkının gerekçeli karar hakkı, silahların eşitliği ilkesi gibi usule ilişkin güvenceleri de dikkate alınarak bir bütün hâlinde başvuruya konu edilen yargılamanın yaşam hakkının gerektirdiği yeterlilikte yürütülüp yürütülmediği değerlendirilecektir (§ 92).

5. Anayasa Mahkemesinin önceki kararlarında belirtildiği üzere mahkeme kararlarının gerekçeli olması, yargılamada ileri sürülen her türlü iddia ve savunmaya ayrıntılı şekilde cevap verilmesi şeklinde anlaşılabilir. Kararda hükme esas teşkil eden gerekçelerin nelerden ibaret olduğunun ortaya konulması yeterlidir. Bu nedenle gerekçe gösterme zorunluluğunun kapsamı kararın niteliğine göre değişebilir. Bununla birlikte başvuru sahiplerinin ayrı ve açık bir cevap verilmesini gerektiren usul veya esasa dair iddialarının karşılanmamış olması bir hak ihlaline neden olacaktır (*Muhittin Kaya ve Muhittin Kaya İnşaat Taahhüt Madencilik Gıda Turizm Pazarlama Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.*, B. No: 2013/1213, 4/12/2013, § 26).

6. Bu anlamda makul gerekçe, davaya konu olay ve olguların mahkemece nasıl nitelendirildiğini, kurulan hükmün hangi nedenlere ve hukuksal düzenlemelere dayandırıldığını ortaya koyacak, olay ve olgular ile hüküm arasındaki bağlantıyı gösterecek nitelikte olmalıdır. Zira tarafların hangi nedenle haklı veya haksız görüldüklerini anlayıp değerlendirebilmeleri için ortada usulüne uygun şekilde oluşturulmuş, hükmün hangi nedenle o içerik ve kapsamda verildiğini gösteren bir gerekçe bölümünün ve bununla uyumlu hüküm fıkralarının bulunması zorunludur (*İbrahim Ataş*, B. No: 2013/1235, 13/6/2013, § 24).

7. Kararın Asliye Hukuk Mahkemesinin gerekçeli kararında "... 'nin otobüs üretici firma olduğu, bu durumda 818 sayılı Kanun'un 41. maddesi ve 4077 sayılı Kanun hükümleri gereğince ayıplı malın neden olduğu her türlü zarardan dolayı haksız fiil hükümlerine dayalı olarak ancak kusuru bulunması halinde sorumlu olabileceği, kusursuz olarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı, ...hukuka aykırı bir eyleminin de bulunmaması" nedeniyle üretici firmanın hukuki sorumluluğunun olmadığı belirtilmiştir. Mahkeme, bu sonuca ulaşırken temel olarak otobüsün üretiminde tasarım

ve imalat açılarından güvenlik önlemlerinin tümüyle ilgili Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik (AİTM) hükümlerine ve Avrupa Birliğinin kabul ettiği standartlara uygun olduğunu ifade eden İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) raporuna dayanmıştır.

8. Bununla birlikte, çoğunluk kararında yer verilen mahkeme içtihatlarında (bkz. §§ 54-57) kabul edildiği üzere haksız fiil sorumluluğunda hukuka aykırılığın gerçekleşmesi sadece zararın doğmasını önlemek amacıyla belirli bir davranışı emreden bir hukuk kuralına aykırılığın bulunmasına bağlı değildir. Başvurucuların yakınlarının yaşamlarının korunmasına yönelik normların gerektirdiği güvenlik tedbirlerinin üretici firma tarafından alınıp alınmadığının, bilirkişi raporlarında bu doğrultuda yapılan teknik tespitlerin üretici firma açısından kusur oluşturup oluşturmadığının da haksız fiil sorumluluğu açısından incelenmesi gerekmektedir. Ancak Karapınar Asliye Hukuk Mahkemesinin kararında bu yönde bir değerlendirme yapılmamış olduğu görülmektedir.

9. Esasen somut olayda temel mesele sonuca etkili bir iddianın mahkeme kararında yeteri kadar karşılanıp karşılanmadığıdır. Başvuruya konu yargılamada karara esas alınan İTÜ raporunda darbenin şiddeti nedeniyle yakıt deposunun deforme olması ve yakıtın dışarı taşmasının bir anlamda kaçınılmaz olduğu ifade edilirken, Ortadoğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) raporunda yakıtın yolcu kabinine geçmesini engelleyecek makul tedbirlerin alınmadığı tespiti yer almaktadır. Bilirkişi raporları arasındaki muhtemel çelişkileri gidermek, hükme esas almadığı bilirkişi raporunu hangi nedenlerle dikkate almadığını açıklamak mahkemelerin görevidir.

10. Mahkeme, ODTÜ raporunu “*B.K.’nın 53 md.’si gereğince hukuk hâkiminin kusur durumunu araştırırken, ceza hukukunun sorumluluğuna ilişkin kuralları ile bağlı olmadığı, kaldı ki ortada kesinleşmiş bir ceza dosyasının bulunmadığı, söz konusu ceza dosyasının 4616 sayılı yasa kapsamında kaldığı*” gerekçesiyle hükme esas almamıştır.

11. Hukuk ve ceza davalarının konuları, tarafları ve amaçları farklı olduğundan, ceza mahkemesi kararları, hukuk davaları için kural olarak kesin hüküm oluşturmaz. Haksız fiil nedeniyle açılan tazminat davalarını çözmek bütünüyle hukuk hâkiminin görevi içindedir (H.Ş., B. No: 2013/7123, 6/2/2014, § 62). Ancak bu durum ceza yargılaması sırasında elde edilen delillerin ve bilirkişi raporlarının hukuk hâkimi tarafından değerlendirilmesine engel değildir. Nitekim Mahkememiz kararının “İlgili Hukuk” kısmında aktarıldığı üzere (§ 58), Yargıtay 4. Hukuk Dairesi’nin 11/6/2012 tarihli ve E. 2011/8929, K.2012/10095 sayılı kararında ceza mahkemesince belirlenen maddi olguların hukuk yargıcını bağladığı, davayı etkileyecek nitelikte olan bu tür olguların diğer delillerle birlikte değerlendirilerek bir sonuca ulaşılması gerektiği vurgulanmıştır.

12. Somut olayda başvurucular, kusur ve hukuki sorumluluk konusunda ceza davasındaki karardan ziyade, o yargılama sürecinde alınan ve kazaya karışan otobüs hakkında çok yönlü teknik değerlendirmeler içeren ODTÜ raporuna dayanmışlardır. Bu bağlamda başvurucuların temel iddiaları kovuşturma aşamasında alınan bir bilirkişi raporuna dayanıyorsa, hukuk davasında hâkimin bu raporu neden dikkate almadığını kararında açıklaması gerekir. Karar gerekçesinde bu açıklamaların yer almadığı anlaşılmaktadır. Kararda başvurucuların olaya ilişkin ODTÜ raporuna dayanarak ileri sürdükleri, üretici firmanın özellikle kaza anında yakıtın yolcu kabinine geçmesini engelleyecek gerekli tedbirleri almadığı yönündeki iddiaları tam olarak karşılanmamış değildir.

13. Benzer şekilde kararda Mahkemenin bizzat talep ettiği hukuki bilirkişi raporunda başvurucuların iddialarını destekleyen argümanlara neden itibar edilmediği de açıklanmamıştır. Mahkeme, ODTÜ raporu konusunda yaptığı gibi, burada da hukuki bilirkişi raporunun kendisi açısından bağlayıcı olmadığını ifade etmekle yetinmiştir.

14. Kuşkusuz bilirkişi raporu ve benzeri delillerin kabul edilebilirliği ve değerlendirilmesi hususları derece mahkemelerinin yetkisi dâhilindedir. Mahkemeler, yargılama kapsamında alınan bilirkişi raporunun hükme esas alınması taleplerini elbette reddedebilirler. Ancak bu yapılırken tarafların haklarını koruma amacına yönelik yeterli güvenceleri içeren bir usul çerçevesinde hareket edilmelidir (*Ahmet Gökhan Rahtuvan*, B. No: 2014/4991, 20/6/2014, §§ 59-60). Bu bağlamda Mahkemenin resen talep ettiği ve içerik itibarıyla başvurucuların iddialarını destekleyen bilirkişi raporunun hükme ulaşılırken dikkate alınması yönündeki taleplerin neden kabul görmediğine dair açıklamanın kararda yer almadığı anlaşılmaktadır.

15. Başvurucuların bilirkişi raporlarına dayanarak ileri sürdükleri üretici firmanın hukuki sorumluluğuna dair iddiaları temyiz merciince de karşılanmamış ve verilen kararın usul ve yasaya uygun olduğunun ifade edilmesiyle yetinilmiştir.

16. Sonuç olarak, Karapınar Asliye Hukuk Mahkemesinin kararı bir bütün olarak değerlendirildiğinde, haksız fiil sorumluluğunun kapsamının belirlenmesi ve bilirkişi raporlarının dikkate alınması şeklinde başvurucuların usul ve esasa dair bazı iddialarının cevapsız bırakıldığı, bu kapsamda 49 kişinin hayatını kaybettiği kazada özellikle otobüs üretiminden kaynaklandığı ileri sürülen sorumluluk konusunda elde edilen tüm bulguların kapsamlı, nesnel ve tarafsız bir analizinin yapılmadığı görülmektedir. Bu durumda hukuk davasının olayın gerçekleşme şeklini aydınlatma ve hukuki sorumluluk açısından sorumlu tüm kişilerin belirlenmesine imkân sağlayacak şekilde işlediğini söylemek güçtür.

17. Bireysel başvuruya konu hukuk davasının, (a) hukuki sorumluluğun uyuşmazlık konusu tüm yönlerini yeterli bir şekilde ortaya çıkarma yükümlülüğünün tam olarak yerine getirilmemiş olması ve (b) çoğunluk görüşünde de belirtildiği gibi yeterince hızlı ve özenli olmaması nedeniyle etkili bir şekilde yürütülmediği anlaşılmaktadır.

18. Açıklanan gerekçelerle Anayasa'nın 17. maddesinde güvence altına alınan yaşam hakkının gerektirdiği usul yükümlülüğünün ihlal edildiği sonucuna ulaşılmıştır.

Başkan
Zühtü ARSLAN

Başkanvekili
Engin YILDIRIM

Üye
Recep KÖMÜRCÜ

Üye
Muammer TOPAL

Başvuru Numarası : 2013/7002

Karar Tarihi : 11/5/2016

FARKLI GEREKÇE

Başvurucuların başvurularında, açtıkları ve makul süreyi aşarak neticelenen tazminat davasında, trafik kazasında üretici firmanın sorumluluğunun bilirkişi raporlarına rağmen yeterince değerlendirilmediği ve yaşamı koruma ve etkili soruşturma yürütülmediğini iddia ettikleri görülmektedir.

Mahkememiz yaptığı değerlendirmesinde,

Yaşamı koruma yükümlülüğü yönünden sorumlu olduklarını düşündükleri kamu görevlisi ya da diğer kişilerin cezai sorumluluğunu belirlemedeki etkili ceza davasının Mahkememizce inceleme yetki başlangıç tarihinden önce kesinleşmiş olması,

Yaşam hakkına ilişkin ihlalin giderilmesinde, idareye karşı dava açma hakkının bulunduğu, somut olayın gerçekleşme koşullarının aydınlatılması ve sorumluluklarının belirlenmesi için herhangi yargısal yola başvurmamış olmaları nedeniyle iddialarının bu kısmı için başvurunun kabul edilemez olduğuna karar vermiştir.

Etkili bir yargılama süreci yürütülmediğine ilişkin iddiası yönünden de;

Yaşanan her doğal olmayan ölüm olayı sonrasında devlet, yaşamı koruma yükümlülüğünü ihlal etmese de, gerçekleşen olayın sebep ve sorumluluklarını belirleme için etkili bir soruşturma yapmak zorunda olduğundan, başvuruyu iddialar yönünden kabul edilebilir bulmuştur.

Esas yönünden yapılan incelemede;

Önce, ölüm olayının sorumlularının belirlenmesi, gerektiğinde cezalandırmak için bağımsız etkili bir soruşturma yapma, bunun için etkili bir yargısal sistemin varlığı, uygun giderim sağlayacak etkili bir takip yolu, resen harekete geçme, araştırma, delil toplama ve soruşturmanın aradığı tüm gerekleri karşılama, tarafça açılmış bir davadaki iddiaları özenle ve ivedilikle inceleme, bunu objektif delil, bilirkişi raporu, olgu analizine dayandırma, soruşturma sonuçlarını kamu denetimine açma ve ölen yakınlarının sürece katılımlarını sağlama şeklindeki temel ilkeleri belirlemiştir.

Somut olay uygulamasına gelindiğinde; başvuruçuların taraf sorumluluklarını ortaya koyduğu, üretici firmanın da haksız fiilden sorumlu olması gerektiğinin belirtildiği ve aynı yönde bilirkişi raporlarının alınmış olduğu iddiaları karşısında Mahkememiz, ölüm olayında gerçekleşmiş olguların ve yargılama sonunda alınan kararın, olayı aydınlatmada, tüm yönleri ile sorumluları belirlemede etkili olup olmadıklarının değerlendirilmesi gerekir demiş ise de;

Derece mahkemelerinin taraflarca ileri sürülen delillerin kabul ve takdirinde geniş bir takdir yetkisine sahip olduğunu, hangi delilin kabulü ve karar verilmesi gerektiğinin Anayasa Mahkemesinin görevi olmadığını ifade ettikten sonra mahkeme kararına esas alınan bir raporda otobüs üretici firmasının kusursuz olup sorumlu tutulamayacağı kanaatinin var olduğunu, olayda firmaya kusur atfeden ODTÜ raporunun ortada kesinleşmiş bir ceza dosyası olmadığından ve hukuk hakiminin ceza hukuku sorumluluğuna ilişkin kuralarla bağlı olmadığı nedenleri ile kabul görmediğinin karara gerekçe yapıldığının tespitini yapmıştır.

Bu tespitten sonra, davanın toplamda 11 ila 15 yıllık sürelerde gerçekleşmesini, makul özen ve hız içinde kabul etmeyerek, sürece bağlı bir şekilde hızlı ve etkili bir soruşturma yapılmadığı gerekçesi ile Anayasanın 17. maddesine bağlı bir ihlal kararı vermiş ise de, ihlal sonucuna katılmıyş ama gerekçesine katılmamıştır.

Başvurucuların, yargılama sürecinin uzunluğunu, diğer sorumlularının yanında bilirkişi raporu ile de belirlenen üretici firma sorumluluğuna hükmedilmemesi ve bu konudaki temyizde ileri sürdükleri iddiaların karşılanmamış olmasını ihlal nedenleri sayarak başvurdukları anlaşılmaktadır.

Konu yaşam hakkı ve buna bağlı etkili bir soruşturma yapılmadığı olduğunda, görece Mahkememizin iddiaların kanıtlandığını belirleyebilmesi için, nesnel anlamda dosya kapsamını, iddiaların niteliğini değerlendirecek, hakkı koruyan normatif güvencelerin, soruşturmanın etkililiği ve bağımsızlığına yansımaları gözetilecektir.

Olayın oluşunda sebep olanların sorumluluklarının tespiti değerlendirmeleri de bu kapsamda sonucu yönünden değil, uygun araç kullanma yükümlülüğü kapsamında yapılacaktır.

Hukuk alanında ihlale neden olan işlem veya eylem için başvurulmuş tüm yargı yolları, hak kaybını makul ölçüde telafi edici nitelikte olması yanında mutlaka uygulamasının da etkili olduğu belirlenmiş olmalıdır.

Mahkememiz benzeri yorumları kararında yazmış ise de, mahkemelerin geniş bir takdir hakkı kapsamında delil değerlendirmesinde bulunacağı çerçeve cümlesi ile somut olayda mahkemenin kullandığı takdir hakkına esas olan kabulü gerekçe göstermiş ve onunla yetinmiş adeta soruşturmanın etkililiğinden anlaşılması gerekeni mahkemenin kabulde sunduğu gerekçenin içine hapsetmiş, sadece yargılama sürecinin uzunluğunu etkisizlik olarak göstermiştir. Aynı hukuki sonuçla kısa süreli bir yargılama yapılmış olsaydı mahkememizce bu kabul gerekçesi ile bu başvuruda etkili soruşturma yönünden ihlal kararı verilmeyeceği anlaşılmaktadır.

Hukuk davasının olayın gerçekleşme ve nedenlerinin açığa kavuşmasını belirleme ve bağlı hukuki sorumlulukların hüküm altına alınması yönünden buna imkan sağlayacak şekilde süre geldiğinin belirlenmesi gerekir.

Başvuru konusu olayda değerlendirilecek husus, haksız fiil sorumluluğu açısından dosyadaki bilgilerin neler olduğu ve mahkemenin de sübuta hangi hususları tartışarak ulaştığı ve karara taşıdığı, etkililiği ve koruyucu güvencelere cevap verip vermediği şeklinde olmalıdır..

Başvurucuların, otobüsün mevcut düzenlemelere uygun üretilmiş bile olsa tehlike sorumluluğu nedeniyle, kazanın oluşunda öncelikli neden olan yakıt tankının korunaklılığı yönünden yeterli güvenlik tedbirlerinin alınmamış olması ve güvenli çıkış yeri yetersizliği nedenlerinden oluşan iddialarına davalarında yer verdikleri görülmektedir. Buna dayanak olarak da yüzlerce sayfayı bulan, otobüs tasarımının AİTM yönetmelik standartlarını karşılama da, teknik öngörüsüzlük ve kusurlara atıfta bulunan ODTÜ'ye ait bilirkişi kurulu raporunu göstermişlerdir.

Başvurucuların ayrı ve açık bir yanıt verilmesini gerektiren usul ve esasa dair iddiaların cevapsız bırakılmış olması, bir hak ihlaline neden olabilecektir. (B.No: 2013/1213 P.26)

Dava konusu olay ve olguların mahkemece nasıl değerlendirildiği, hükmün dayandığı hukuksal gerçeklik ortaya konup olayla illiyeti değerlendirilmelidir.

Başvuru konusu olayda Mahkeme haksız fiil incelemesini kusura dayalı yapmış ve İTÜ raporundaki otobüs imalatında alınan önlemlerin AİTM yönetmeliğine uygunluğunun ifadesini yeterli görerek üretici firma yönünden sorumluluk bulunmadığına hükmetmiştir.

Ancak, kabul edildiği üzere haksız fiil sorumluluğunda hukuka aykırılığın gerçekleşmesi sadece zararın doğmasını önlemek amacıyla belirli bir davranışı emreden

bir hukuk kuralına aykırı davranışın bulunmasına bağlı bulunmamakta olup (Somut olayda otobüsün üretiminin AİTM Yönetmeliği standartlarına uygunluğuna karşılık gelmektedir.) başkalarının mal ve şahıs varlıkları gibi mutlak haklarına zarar vermeyi yasaklayan normlar açısından bir hukuka aykırılık olup olmadığını yani başvuruçuların yakınlarının yaşamlarının korunmasına yönelik normların gerektirdiği güvenlik tedbirlerinin üretici firma tarafından alınıp alınmadığının, bu doğrultuda bilirkişi raporlarında bu konuda yapılan teknik tespitlerin üretici firma açısından kusur oluşturup oluşturmadığının da haksız fiil sorumluluğu açısından incelenmesi gerektiği ancak Mahkeme kararında bu yönde bir değerlendirme yapılmamış olduğu görülmektedir.

Ayrıca, başvuruçuların bu kapsamdaki takipleri de temyiz merciince de karşılanmamış ve kararın usul ve yasaya uygunluğu ifadesi ile yetinilmiştir.

Gerekçeli kararlarda, hükme esas olan nedenlerin ortaya konması yeterli görülse de , karar niteliğine göre değişebileceği mahkememiz kabullerindedir.

Olayda hükme esas alınan İTÜ'nin raporu, bakıldığında kusur araştırmasından ziyade, imalatın uygunluk, yerindelik ve kaza halindeki kaçınılmazlığa değinen bir tespit raporudur. Ancak 49 kişinin bir anda yanarak vefatına sebep olan kaza ve olay hakkında 200 sayfayı aşan yüksek teknik bilgi ve değerlendirmeler içeren ekleri ile bin üç yüz sayfayı bulan ODTÜ raporu ceza davası sürecinde alındığı ve hukuk hakimini bağlamadığı gerekçesi ile göz ardı edilmiştir.

Hukuka veya sözleşmeye aykırı bir fiil nedeniyle başkasına verilmiş olan zararın tazmin edilmesi yükümlülüğünü ifade eden hukuki sorumluluk, ceza hukuku alanında suç diye adlandırılan insan davranışına göre daha geniş bir hukuka aykırı davranış grubunu kapsamaktadır. Bir eylemin suç teşkil edebilmesi için ilgili kanunda açıkça tanımlanması gerekirken haksız fiil için böyle bir sınırlamaya yer verilmemektedir. Ayrıca ceza hukuku alanında taksire dayalı sorumluluğun istisnai nitelik taşımasına rağmen kasten veya taksirle başkalarına verilen zararın hukuki sorumluluk kapsamında giderim imkânının daha fazla olduğu, ceza hukuku alanında objektif sorumluluğa yer verilmezken hukuki sorumluluk alanında objektif sorumluluk esasının da etkin şekilde uygulandığı ve hukuki sorumluluk alanında aynı maddi vakıalar çerçevesinde daha düşük bir ispat standardı kullanılarak kişisel sorumluluğun söz konusu olabildiği kabul edilmektedir (Işıl Yayırcı, B. No: 2013/2284, 15/4/2014, § 44).

Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 11/6/2012 tarihli ve E. 2011/8929 K.2012/10095 sayılı kararı şöyledir:

“...Borçlar Yasası'nın 53. maddesi gereğince ceza mahkemesinin kararı, hukuk yargıcı yönünden bağlayıcı değilse de ceza mahkemesince belirlenecek maddi olgular hukuk yargıcı yönünden de bağlayıcıdır. Dava konusu olayın özelliği nedeniyle ceza yargılaması sonucu belirlenecek maddi olgular davayı etkileyecek nitelikte bulunduğundan ceza yargılamasının sonucu beklenmeli ve ondan sonra tüm kanıtlar birlikte değerlendirilerek varılacak sonuca uygun bir karar verilmelidir.

Yerel mahkemece açıklanan yönler gözetilmeyerek, eksik inceleme ile yazılı biçimde karar verilmiş olması, usul ve yasaya uygun düşmediğinden kararın bozulması gerekmektedir. “

Yukarıda yer verilen Yargıtay kararında da değinildiği üzere hukuk ve ceza davalarının konuları, tarafları ve amaçları farklı olduğundan 6098 sayılı Kanun'un 53. maddesi gereğince ceza mahkemesinin kararı, hukuk yargıcı yönünden bağlayıcı değilse de ceza mahkemesince belirlenecek maddi olguların hukuk yargıcı tarafından da dikkate

alınması, dava konusu olayın özelliği nedeniyle ceza yargılaması sonucu belirlenecek maddi olguların davayı etkileyecek nitelikte bulunduğu söylenebilecektir (H.Ş., B. No: 2013/7123, 6/2/2014, § 62).

Elbette ki ceza davasının hukuk hâkimini mutlak bağlayıcılığı söz konusu değildir. Ancak bu kabul, anılan kovuşturma sürecinde elde edilen delilin veya bilirkişi raporunun dikkate alınmasına engel olmadığı gibi o rapora dayanılarak ileri sürülen iddiaların da mahkemece ve taraflarca karşılanması, niçin itibar edilmediğinin de ileri sürülen argümanın tamamına karşılık gelecek şekilde ifade edilmesi gerektiği söylenebilecektir.

Diğer yandan Mahkemenin talep ettiği hukuki bilirkişi raporunda da haksız fiile ilişkin sorumluluk hâlleri ifade edilmiş ve temel olarak söz konusu rapora dayalı olarak davanın taraflarınca da bu duruma ilişkin karşılıklı iddiaların ileri sürülmüş olduğu görülmektedir. Ancak Mahkeme, kendisinin görüşü ile bağlı olmadığını ifade ettiği hukuk bilirkişisinin ortaya koyduğu argümanlara neden itibar etmediğini açıklamamış veya somut davada bilirkişinin ortaya koyduğu, kendisinin de karşılaması gerektiği argüman dışında başka bir sonuca ulaşma gerekçesini yeterince açıklamamıştır. Başvurucular bu iddialarını temyiz dilekçelerinde de ileri sürmüştür. Bu iddiaları temyiz mercince ayrıca karşılanmamış, sadece verilen kararın usul ve yasaya uygun olduğu ifade edilmiştir.

Anayasa Mahkemesinin görevi herhangi bir davada bilirkişi raporu veya uzman mütalaasının gerekli olup olmadığına karar vermek değildir. Bilirkişi raporu ve benzeri delillerin kabul edilebilirliği ve değerlendirilmesi hususları derece mahkemelerinin yetkisi dâhilindedir. Buna karşın Anayasa Mahkemesi, başvuru tarafından yargılama kapsamında alınan bilirkişi raporunun bir hükme ulaşırlarken dikkate alınması talebinin reddi kararının da tarafların haklarını koruma amacına yönelik yeterli güvenceleri içeren bir usul çerçevesinde verilip verilmediğini incelemesi gerekmektedir (Ahmet Gökhan Rahtuvan, B. No: 2014/4991, 20/6/2014, §§ 59-60). Kaldı ki başvuru konusu davada bilirkişi raporu, tarafların Mahkemeye sunduğu bir rapor olmayıp Mahkemece resen talep edilen bir rapordur.

Bu bölümde somut olaya ilişkin yer verilen değerlendirmeler bir bütün olarak ele alındığında, başvuruçuların ayrı ve açık bir yanıt verilmesini gerektiren, haksız fiil sorumluluğunun kapsamının belirlenmesi ve bilirkişi raporlarının dikkate alınması gibi usul ve esasa dair bazı iddialarının cevapsız bırakılmış olduğu yargılama sonucunda alınan kararın, davaya konu olay ve olguların Mahkemece nasıl nitelendirildiğini, kurulan hükmün hangi sorumluluk nedenine ve hukuksal düzenlemeye dayandırıldığını tartışmasız bir şekilde ortaya koyacak, olay ve olgular ile hüküm arasındaki bağlantıyı gösterecek nitelikte olmadığı bu kapsamda davada haksız fiil sorumluluğu açısından bir sonuca ulaşırlarken yaşanan ölümlerde özellikle otobüs üretiminden kaynaklandığı ileri sürülen sorumluluk konusunda elde edilen tüm bulguların kapsamlı, nesnel ve tarafsız bir analizinin yapılmış olduğundan söz edilemeyeceği dolayısıyla da yargılama makamlarının ölüm olayını aydınlatma ve sorumluların tespiti adına bu konuda ileri sürülen delilleri gerektiği gibi değerlendirmiş oldukları ve bütün bunlara bağlı olarak da yaşam hakkı kapsamında başvuruçuların tercih ettikleri hukuk davası yolunun etkili ve yeterli olduğu söylenemeyecektir. Başka bir ifadeyle hukuk davasının olayın gerçekleşme şeklini aydınlatma ve hukuki sorumluluk açısından sorumlu kişilerin belirlenmesine imkân sağlayacak şekilde işlemediği sonucuna ulaşılmıştır.

Anılan nedenler ile Mahkememizin verdiği ihlal kararına, yargılamanın uzunluğu esasıyla değil, hukuk davasında olayın gerçekleşme şeklini aydınlatma ve

hukuki sorumluluğun uyuşmazlık konusu tüm yönlerini yeterli bir şekilde ortaya çıkarma yükümlülüğünün tam olarak yerine getirilmediği, dava süresinin uzunluğu da eklendiğinde hukuk davasının fiilen etkili bir şekilde yürütüldüğünden ve buna bağlı olarak pozitif yükümlülüğün usul boyutunun yerine getirildiğinden söz edilemeyeceği gerekçeleri ile katılmamıştır.

Üye
Serruh KALELİ

Başvuru Numarası : 2013/7002

Karar Tarihi : 11/5/2016

FARKLI GEREKÇE

Uyuşmazlık; 49 yolcunun yanarak ölümüyle sonuçlanan tır ve otobüsün çarpışması biçiminde gerçekleşen trafik kazasında, otobüs üreticisinin yakıt tankının konumu ve güvenliğiyle ilgili olarak üretim kusurunun ve dolayısıyla sorumluluğunun bulunup bulunmadığı ile ilgilidir.

Başvurucular, üretici hakkındaki tazminat davasının yetersiz İTÜ raporuna dayanılarak reddedildiğini ve bu rapora itiraz etmelerine ve ceza dosyasında alınan ODTÜ öğretim üyelerince verilen 1998 tarihli raporda; otobüs üretiminin Yönetmeliğe uygun bulunmasına karşın, yakıt tankının yerleştirildiği yer itibarıyla güçlü bir koruma kafesine alınmamış olmasının, çarpışma sırasında sıkışan yakıtın otobüs içerisine hızla yayılarak alev almasına ve ölümlerin artmasına neden olduğuna dair tespitin yer aldığı ve yine Selçuk Üniversitesi öğretim üyesi Prof. Dr. Şahin Akıncı tarafından 2009 yılında verilen kusur raporunda da aynı tespite dayalı biçimde üreticiye kusur atfedilmiş olmasına rağmen, yerel mahkeme gerekçesinde bu raporların hangi nedenlerle kabul edilmediği açıklanmaksızın, davalarının üretici firma yönünden reddedildiğinden bahisle adil yargılanma hakkının ihlal edildiği ileri sürülmüştür. Başvurucuların yaşam hakkı kapsamındaki bu iddiaları temelde Anayasanın 36. maddesinde (AİHS m.6) düzenlenen adil yargılanma hakkının usuli güvencesini oluşturan gerekçeli karar hakkının ihlaline ilişkindir. Malum olduğu üzere bu tür bir olayda yargılamaya ilişkin usuli güvencelerin ihlal edilmesi, yaşam hakkının usuli yükümlülüğünün ihlal edilmesi sonucuna yol açabilmektedir.

Anayasanın 141/3. maddesi uyarınca, “bütün mahkemelerin her türlü kararları gerekçeli olarak yazılır”. Esasında bu zorunluluk adil yargılanma hakkının da gereklerindedir. Zira, öncelikle tarafları ve sonra (hukuki güven duygusunu pekiştirmesi bakımından) kamuoyunu tatmin etmesi gereken bir mahkeme kararında ulaşılan sonucun temel ve dayanakları ancak gerekçeden anlaşılabilir. Ayrıca tarafların kanun yoluna veya diğer bir hukuki çareye başvurma değerlendirmesini yapabilmeleri de gerekçenin varlığı ile mümkün olur. Bu bakımdan gerekçeli karar hakkı, adil yargılanma hakkının mütemmim cüzü niteliğindedir.

Bilindiği gibi adil yargılanma hakkının ihlal edildiğine ilişkin başvurularda bir kanunun yorumunun yanlış yapıldığının veya sonucun adil olmadığını iddia edilmesi durumunda, açık ve bariz bir takdir hatasının bulunması hariç, AİHM ve Anayasa Mahkemesi derece mahkemelerinin yorumu ve ulaştığı sonucun adil olmadığını iddialarıyla ilgilenmemektedir. Benzer biçimde, delillerin yeterince iyi incelenmediği veya yanlış yorumlandığı biçimindeki başvurular da ‘kanun yolu başvurusu’ vasfında görülerek, açıkça dayanaktan yoksunluk nedeniyle kabul edilemez görülmektedir.

Ancak, yargılama süreciyle ilgili olarak adil yargılanma hakkının usule ilişkin güvencelerini oluşturan; bağımsız ve tarafsız bir mahkemede yargılanma hakkına, mahkemeye erişim hakkına, duruşmaya katılma hakkına, silahların eşitliği ve çelişmeli yargılanma hakkına, aleni yargılanma hakkına, ve gerekçeli karar hakkına (vb.) yönelik başvuruların incelenmesi, gerek AİHM ve gerekse Anayasa Mahkemesi nezdindeki bireysel başvuruların kapsamı içerisinde (bkz; Sebahat Tuncel kararı, B. no 2014/1440, prg. 54, 55). Hatta adil yargılanma hakkına ilişkin bireysel başvurunun amacı tam da bu tür hakların incelenmesine yöneliktir.

Bir mahkeme kararının gerekçeli olduğundan söz edilebilmesi için; davacının iddiaları ile davalının savunmalarının esaslı noktalarının deliller çerçevesinde tartışılarak, maddi vaka ve hukuki sorunun mantıksal bütünlük içerisinde açıklığa kavuşturulmuş olması gerekir. Gerekçede yapılan tartışmalar ve iddialara verilen cevaplar akla ve mantığa uygun bulunmalı ve bilimsel verilere aykırı düşmemelidir. Tarafların her türlü iddialarına gerekçede yer ve cevap verilmesi zorunlu bulunmamakla birlikte, vakanın tespitini veya hukuki nitelemeyi doğrudan etkileyebilecek evsafdaki bir iddianın tartışmasız bırakılması, gerekçeli karar hakkının ihlali anlamına gelebilmektedir (Bkz. Ruiz Torjia/İspanya kararı, 9.12.1994, prg. 29,30; Sibel İnceoğlu, İHAM Kararlarında Adil Yargılanma Hakkı, İstanbul 2002, s. 312; aynı yönde AİHM Hiro Balani/İspanya kararı, 9.12.1994, prg.28; Sibel İnceoğlu (Editör), İnsan Hakları Avrupa Sözleşmesi ve Anayasa, 1.B. 2013, s. 252).

Nitekim uygulamada bilirkişi raporları arasındaki çelişki giderilmeden veya davanın bir tarafının rapora yönelik makul bir iddiası araştırılıp tartışılmadan karar verilmesi Yargıtay tarafından bozma nedeni olarak kabul edilmektedir. Örneğin Yargıtay 11.HD'nin 6.11.2006 tarihli ve 10552/11260 sayılı kararında yapımıcının sorumluluğu incelenirken; "... araç üzerinde yaptırılan delil tespit dosyasına sunulan bilirkişi raporunda araçtaki enjeksiyon pompasının bir imalat hatası sonucu yangına neden olduğu belirlenmiş, dosya üzerinde inceleme yapan bilirkişi kurulu ise raporunda, yangının bir imalat hatası sonucu çıkmadığı, yangının montaj veya bakım hatasından kaynaklandığı tespit edilmiş, mahkemece davacı vekilinin son rapora ayrıntılı, esaslı, sonuca etkili itirazları da karşılanmadan, her iki rapor arasındaki çelişki dahi giderilmeden bilirkişi kurulu raporu benimsenip hükme dayanak yapılmıştır. Bu durumda mahkemece, başka bir bilirkişi kurulundan, her iki raporu değerlendiren, tartışan, çelişkiyi giderici ve denetime elverişli, davacı vekilinin itirazlarını da karşılayan yeni bir rapor alınması, sonucuna göre karar verilmesi gerekir." denilmiştir.

Gerekçeli karar hakkı bakımından bu başvurudaki konu, üretim kusurunun var olduğunu ileri süren bilirkişi raporunun hükme esas alınmama nedenlerinin gerekçede yer almadığı iddiasıdır. Hükme temel alınan diğer rapor içeriği ve mahkemenin ulaştığı sonucun mantığı açısından, kusur kavramı ile gerekçe arasındaki ilişkiye de değinilmesi gerekecektir.

~ Sorumluluk hukuku yönünden üretim/yapım kusurunun bulunup bulunmaması, üretilen mamulün kullanıldığı yer ve kullanılışı sırasında verebileceği zarar olasılıkları değerlendirilerek belirlenebilir. Üretim kusuru özel hukukta 'ihmal/taksir' olarak adlandırılır. İhmal, istenmediği halde hukuka aykırı ve zarar verici bir sonuca özensizlik nedeniyle yol açılmasıdır. Kusura dayalı sorumlulukla ilgili genel norm olan Türk Borçlar Kanununun 49. maddesi (olay tarihi yönünden 818 sayılı BK m.41), başkalarının zarar görmemesi için kişilere özen yükümlülüğü getirmektedir. Herkes, fiilinin neden olabileceği zararları öngörme ve başkasının zarar görmemesi için gereken tedbirleri alma yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülüğe uyulmaması,

sorumluluğa neden olur. Ancak hukuk (kusursuz sorumlulukla ilgili istisnalar haricinde) objektif olarak öngörülemez bir neticeden dolayı kişileri sorumlu tutmaz. Öngörülebilir bir neticenin özensizlik nedeniyle öngörülemeden meydana getirilmesi kusur/taksir olarak kabul edilir. Bu noktada kişilere yüklenen özenin derecesi de önem taşımaktadır.

Kusur teorisi bakımından gösterilecek özenin ölçü ve derecesi, yürütülen iş, faaliyet veya teşebbüsün arzettiği tehlikeye göre belirlenir. Nitelik ve uzmanlık gerektiren meslek mensuplarının göstereceği özenin derecesi artacağı gibi, tehlike içeren iş ve faaliyetlerde daha yüksek özen gösterilmesi gerekmekte ve zararın doğmaması için alınacak tedbirlerin kapsamı da genişlemektedir (bkz; Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 15.B. Ankara 2013, s. 578).

İşlevi sırasında insanlara zarar verme ihtimali bulunan çeşitli araç ve gereçler ile iş makinaları veya ulaşım araçlarının üretilmesinde üretimle ilgili normlara uyulmaması başlıbaşına bir üretim kusuru teşkil etmektedir. Ancak, (tehlike sorumluluğuyla ilgili istisnalar dışta tutulsa dahi) başkalarının zarar görmemesi ve ürünün kalitesi bakımından asgari standartları belirten üretim normlarına uygunluk, üreticinin hiçbir şekilde sorumlu tutulamayacağı anlamına gelmemektedir. Ulaşım araçlarıyla ilgili olarak öngörülebilir kaza türleri açısından üreticinin, yolcunun zarar görmemesi için öngörülebilir tüm önlemleri alması gerekmektedir. Bu bakımdan incelenen uyumsuzlukta üretim kusurunun bulunduğu söylenebilmesi için, bilimsel olarak mevcut üretim şeklinin benzer kazalarda kişilerin göreceği zararın artmasına neden olabileceğinin öngörülüp öngörülemediğinin ortaya konulabilmesi gerekir. Aksi takdirde, objektif olarak öngörülemez bir netice dolayısıyla üretim kusuru bulunduğu ileri sürülemez. Bu bakımdan, olayda tedbir alınması gereken öngörülebilir bir üretim kusurunun var olup olmadığına incelenmesi, uyumsuzluğun sonucuyla doğrudan ilgilidir.

Başvuruya konu uyumsuzlukta, ceza yargılaması sırasında ODTÜ öğretim üyesi üç bilirkişinin yaptığı teknik inceleme ve analizler sonucunda, bu tür çarpışmalar dolayısıyla yakıt tankının muhafazasıyla ilgili olarak ileri sürülen güvenlik eksikliğinin öngörülebilir ve kazanın yolcular üzerindeki etkisinin belirli bir oranda önlenebilir olduğu kanaati bilimsel bir görüş olarak ortaya konulmuştur. Elbette ceza davasında maddi olay (HAGB kararı verilmesi nedeniyle) kesinleşmediği gibi, bu olayda delil değerlendirme aracı niteliğindeki bilirkişi görüşlerinin hakimi bağladığı söylenemez. Ancak gerekçeli karar hakkı yönünden hukuk ya da ceza hakiminin, ulaşılabilecek netice (ayıplı üretimin varlığı ya da kusur ve sorumluluk kanısı) üzerinde doğrudan tesiri olan bu tür bir bilimsel görüşü hangi gerekçeyle kabul etmediğini açıklama yükümlülüğü bulunmaktadır. Nitekim bilirkişilerce ileri sürülen bu görüş artık davacıların dayandığı temel bir iddia haline almıştır. Dolayısıyla bu iddianın uyumsuzluğun temeliyle ilgisinin bulunmadığı veya bilimsel bir temelinin olmadığı söylenemez. Mahkeme ise bu konudaki iddiaları; anılan bilirkişi raporunun ceza mahkemesi kararının kesinleşmemesi nedeniyle bağlayıcı olmadığından, yine hukukçu bilirkişinin teknik konuda görüşünün esas alınmayacağından bahisle ve kendisi tarafından alınan İTÜ raporunun, yakıt tankı çevresindeki kırılma malzemenin özelliğinin ve otobüs zeminindeki halının yanmaz nitelikte oluşunu gözeterik yeterli incelemeyi içerdiği argümanı ile cevaplandırmıştır. Ancak bu cevaplandırma içinde, ODTÜ raporunda ileri sürülen; bu tür kazalarda aşırı baskı altında kalacak olan yakıt tankının ve otobüs zemininin yırtılarak yakıtın hızlı alev alacak biçimde otobüs içerisine yayılmasının öngörülerek bu ihtimale karşı güçlendirilmiş bir muhafaza kullanılması gerektiği yolundaki görüşün hangi sebeple

akla, mantığa veya bilimsel gerçeklere veya dosya içeriğine uygun bulunmadığı için kabul edilmediği yada yeni bir bilirkişi raporunun alınmasına gerek bulunmadığı hususları yer almamıştır. Esasında üreticiye yönelik dava açısından uyumsuzluğun temeli de bu sorunun cevaplandırılmasıyla ilgili olup, bu yönüyle gerekçenin yeterli olduğu söylenemez.

Açıklanan nedenlerle, mahkemece neticeyi doğrudan ilgilendiren husus açıkça tartışılıp bir cevap verilmeden karara varılması sebebiyle, başvuruçuların gerekçeli karar haklarının da ihlal edildiği görüşünde olduğumdan, heyet çoğunluğunun netice olarak yaşam hakkının usul boyutunun ihlal edildiğine ilişkin görüş ve kararına açıkladığım ilave gerekçelerle iştirak etmekteyim.

Üye
Hasan Tahsin GÖKCAN