



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Ümmühan KAVÇAKAR GÜN

TRAFİK KAZALARINDA MADDİ VE MANEVİ TAZMİNAT DAVALARI

Özel Hukuk Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Ümmühan KAVÇAKAR GÜN

TRAFİK KAZALARINDA MADDİ VE MANEVİ TAZMİNAT DAVALARI

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT

Özel Hukuk Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2021

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Ümmühan KAVÇAKAR GÜN' ün bu çalışması, jürimiz tarafından Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Dr. Öğr. Üyesi İnanç İŞTEN (İmza)

Üye (Danışman) : Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM (İmza)

Tez Başlığı: Trafik Kazalarında Maddi Ve Manevi Tazminat Davaları

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 26/10/2021

Mezuniyet Tarihi : 30/12/2021

(İmza)
Prof. Dr. Suat KOLUKIRIK
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Trafik Kazalarında Maddi Ve Manevi Tazminat Davaları” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Ümmühan KAVÇAKAR GÜN





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



23 / 12 / 2021

TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Ümmühan KAVÇAKAR GÜN
Öğrenci Numarası	20175225022
Anabilim Dalı	Özel Hukuk
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT
Yüksek Lisans Tez Başlığı	Trafik Kazalarında Maddi Ve Manevi Tazminat Davaları
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	1735219849
Rapor Tarihi	23/12/2021
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %15 Alıntılar dahil: %25
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,	
Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 119 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdeler sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.	
Gerekçe:	
Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim. Danışman Öğretim Üyesi Unvanı, Adı-Soyadı Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT İmza	

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ	v
ÖZET	vi
SUMMARY	vii
TEŞEKKÜR.....	viii
ÖNSÖZ.....	ix

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK SİGORTA SÖZLEŞMESİ VE TÜRLERİ

1.1. Sigorta Sözleşmesinin Tanımı	1
1.2. Sigorta Sözleşmesinin Türleri.....	3
1.2.1. Zarar Sigortaları.....	3
1.2.1.1. Aktif Sigortası	4
1.2.1.2. Pasif Sigortası.....	5
1.2.2. Meblağ/Can Sigortası	9
1.3. Sigorta Sözleşmesinde Taraflar	10
1.3.1. Sigortacı.....	10
1.3.2. Sigorta Ettiren.....	11
1.4. Sigorta Sözleşmesinde İlgililer	12
1.4.1. Sigortalı	12
1.4.2. Zarar Gören Üçüncü Kişiler	13
1.5. Sigorta Sözleşmesinin Geçerlik Koşulları	14
1.5.1. TTK 1404. Madde Düzenlemesi ve Sorumluluk Sigortaları.....	15
1.5.2. Sigorta Sözleşmesinde Menfaat.....	16
1.6. Sigorta Himayesinin Kapsamı	17
1.7. Poliçe.....	19
1.8. Sigorta Primi	21
1.9. Sigorta Sözleşmesinin Sona Ermesi.....	22
1.10. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Trafik Sigortası.....	23
1.10.1. Hukukî Niteliği ve Yasal Dayanağı	24
1.10.2. Tanım ve Temel Özellikleri	25
1.10.3. Taraflar ve Sigortaya İlişkin Yükümlüler	26
1.10.4. Teminat ve Primler	28
1.10.5. Ceza ve Denetim Mekanizmaları.....	30

İKİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK TRAFİK KAZALARI VE HUKUKİ SORUMLULUK

2.1.	Kavram Olarak Trafik Kazası	31
2.1.1.	Tanımı.....	31
2.1.2.	Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Trafik Kazası Sayılma Koşulları	32
2.2.	Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Sorumlu Kişiler	34
2.2.1.	Hukuki Sorumluluk	34
2.2.2.	Hukuki Sorumluluk Türleri, Nedenleri ve Koşulları.....	35
2.2.3.	Sorumlu Kişiler	40
2.2.4.	Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Sorumlu Kişiler.....	42
2.3.	Trafik Kazalarında Zarar.....	45
2.3.1.	Zarar Kavramı ve Tanımı	46
2.3.2.	Zarar Türleri	47
2.3.2.1.	Bedensel Zarar.....	47
2.3.2.2.	Ölümün Neden Olduğu Zararlar	47
2.3.2.3.	Araç Hasarı.....	48
2.4.	KZMSS Kapsamı Dışında Kalan Trafik Kazası Zararları	48
2.4.1.	İşletenin, KTK Uyarınca Eylemlerinden Sorumlu Tutulduğu Kişilere Karşı Yöneltebileceği Zararlar.....	48
2.4.2.	İşletenin Yakınlarının Mallarına Gelen Zarar	49
2.4.3.	Motorlu Araç Yarışlarındaki ya da Yarış Denemelerindeki Kazalardan Doğan Zararlar	49
2.4.4.	Motorlu Araçta Bulunan Eşyanın Uğrayacağı Zararlar.....	49
2.4.5.	Çalınan Yahut Gaspedilen Motorlu Araçtan Kaynaklanan Zararlar	50
2.4.6.	Mesleki Faaliyetten Kaynaklanan Zararlar.....	50
2.4.7.	İşletilme Halinde Olmayan Motorlu Araçtan Kaynaklanan Zararlar	50
2.4.8.	Kaza Sonrası Yardım Çalışmalarından Doğan Zararlar	50
2.4.9.	Manevi Tazminata İlişkin Talepler.....	50
2.4.10.	Çekilen Araçlarda Meydana Gelen Zararlar	51
2.4.11.	Motorlu Bisikletlerden Kaynaklanan Zararlar	51

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI KAPSAMINDA TRAFİK KAZALARINDA MADDİ VE MANEVİ TAZMİNAT DAVALARI

3.1. Trafik Kazalarından Kaynaklanan Maddi ve Manevi Tazminat Davalarına İlişkin Genel Bilgiler ve Uygulanacak Usul	52
3.1.1. Görevli ve Yetkili Mahkeme	52
3.1.2. Taraflar	55
3.1.3. Dava Türleri.....	56
3.1.4. Dava Konuları	57
3.2. Maddi Tazminat Davaları	58
3.2.1. Maddi Tazminatın Anlamı	58
3.2.2. Yasal Hüküm ve Dayanak	59
3.2.3. Dava Konuları	60
3.2.3.1. Trafik Kazalarından Kaynaklı Bedensel Zararlarda İstenebilecek Tazminatlar.....	60
3.2.3.1.1. Tedavi Giderleri	60
3.2.3.1.2. Ekonomik Geleceğin Sarsılmasından Kaynaklanan Tazminat	61
3.2.3.1.3. İşgöremezlik Nedeniyle Talep Edilebilecek Tazminat	61
3.2.3.2. Ölüm Nedeniyle İstenebilecek Tazminatlar	63
3.2.3.2.1. Ölen Kişinin Cenaze Giderleri	64
3.2.3.2.2. Destekten Yoksun Kalma Talepleri	64
3.2.3.3. Araçta Meydana Gelen Zararlar Nedeniyle İstenebilecek Tazminatlar	70
3.2.3.3.1. Kaza Neticesinde Aracın Kullanılamaz Hale Gelmesi	70
3.2.3.3.2. Kazadan Sonra Aracın Kullanılabilir Durumda Olması	72
3.2.4. Tazminatın Ölçüsü ve Ödenmesi.....	74
3.2.5. Maddi Tazminat Davalarında Zamanaşımı	77
3.3. Manevi Tazminat Davaları	79
3.3.1. Manevi Tazminatın Anlamı.....	79
3.3.2. Yasa Hükümü/Yasal Dayanak.....	80
3.3.3. Dava Konuları	81
3.3.4. Tazminatın Ölçüsü ve Ödenmesi.....	81
3.3.5. Manevi Tazminat Davalarında Zamanaşımı.....	82
3.4. Tazminat Davalarında Sigortacının Rücu Hakkı	83
3.5. Güvence Hesabı	84

3.6. Trafik Kazalarında Maddi-Manevi Tazminata İlişkin Yargıtay Kararları İncelemesi ..	
.....	85
SONUÇ	92
KAYNAKÇA.....	95
Ö Z G E Ç M İ Ş	103



KISALTMALAR LİSTESİ

AD	Adalet Dergisi
BK	Borçlar Kanunu
Bk.	Bakınız
dpn.	Dipnot
C.	Cilt
E.	Esas
f.	Fıkra
GŞ	Genel Şartlar
HD	Hukuk Dairesi
HGK	Hukuk Genel Kurulu
İBK	İçtihatları Birleştirme Kararı
K.	Karar
KTk	Karayolları Trafik Kanunu
KMZSS	Karayolları Motorlu Zorunlu Sorumluluk Sigortası
M.	Madde
s.	Sayfa
S.	Sayı
SK	Sigortacılık Kanunu
T.	Tarih
TBK	Türk Borçlar Kanunu
TL	Türk Lirası
TMK	4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu
Vb.	ve benzeri
Vd.	ve devamı
Yarg.	Yargıtay
YKD	Yargıtay Kararları Dergisi

ÖZET

Ülkemizde her yıl binlerce trafik kazası gerçekleşmekte ve bu kazalar neticesinde binlerce insanımız hayatını kaybetmekte veya maddi ve manevi zarara uğramaktadır. Dolayısıyla trafik kazaları kaynaklı zararlar yaralanan ya da ölen kişiyle birlikte eşi, çocukları, anne ve babaları, gibi pek çok insanı ilgilendiren bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gibi hadiselerde kayba uğrayan tarafın kendisi yahut ölüm durumunda mirasçılarının uğradığı maddi ve manevi zararların telafi edilebilmesi için Borçlar Kanunu'nun 49. maddesi gereğince tazminat davası açma hakları bulunmaktadır.

Trafik kazasından kaynaklanan tazminatlar, trafik kazasına neden olan kişiden talep edilmektedir. Fakat bu durum; kazanın şekli, kusur durumu gibi her vakada farklı değerlendirilmeye tabi tutulmaktadır.

Bu çalışmamızda, hukuk literatüründe sıklıkla karşılaşılan, pek çok ve karmaşık yönü olan, trafik kazalarında maddi ve manevi tazminat konusunu inceleyeceğiz. İlk bölümde, genel olarak sigorta sözleşmesi ve türleri; ikinci bölümde genel olarak trafik kazaları ve hukuki sorumluluk konuları ele alınmıştır. Son bölümde ise çalışmanın ana konusu olan zorunlu trafik sigortası kapsamında trafik kazalarında maddi ve manevi tazminat davaları, yerel mahkeme ve Yargıtay içtihatları çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Trafik Kazası, Zarar, Destekten Yoksun Kalma, Maddi Tazminat, Manevi Tazminat.

SUMMARY

FINANCIAL-MORAL COMPENSATION IN TRAFFIC ACCIDENTS

Thousands of traffic accidents occur in our country every year and thousands of people die or suffer material and moral damage in these accidents. Therefore, the damages caused by traffic accidents emerge as a matter of concern to many people such as the injured or deceased person, as well as their spouse, children, parents, etc. In these cases, the person who suffered a loss has the right to file a claim for compensation in accordance with Article 49 of the Code of Obligations in order to compensate financial and moral damages suffered by the heirs in case of death.

Compensation arising from traffic accidents is requested from the person who caused the traffic accident. However, this issue; The shape of the accident, the condition of the defect are evaluated differently in each case. In this study, we will examine financial and moral compensation in traffic accidents, which is frequently encountered in the legal literature, which has many and complex aspects.

In the first part, insurance contracts and types in general; In the second part, traffic accidents and legal responsibility issues are discussed. In the last part, financial and moral compensation cases in traffic accidents within the scope of compulsory traffic insurance, which is the main subject of the study, are evaluated within the framework of the local court and the Supreme Court case law.

Keywords: Traffic Accident, Damage, Deprivation Of Support, Financial Compensation, Moral Compensation.

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın fikir aşaması ve ortaya çıkmasından yazım aşamasına kadar geçen süreçte değerli katkılarını esirgemeyen ve akademik anlamda bilgi ve birikimlerinden istifade ettiğim, kıymetli zamanını ayırıp özveriyle destekleyen, değerli danışman hocam Banu BOZKURT' a teşekkürü bir borç bilirim.

Akademik hayatımda maddi ve manevi desteklerini üzerimden esirgemeyen sevgili aileme de her daim sağladıkları moral ve teşvik için çok teşekkür ediyorum.

Bu zorlu yolculukta yine büyük fedakarlık gösteren, desteklerini esirgemeyen ve her daim sabırla yanımda olan oğlum Yusuf Giray ve eşime çok teşekkür ediyorum.

Ümmühan KAVÇAKAR GÜN
Antalya, 2021

ÖNSÖZ

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, 2019’da bir önceki seneye kıyasla trafikte bulunan motorlu kara taşıtı sayısı % 1,3 oranında artması ile birlikte ülkemizde karayolları ağında 2019 yılında toplamda 1.168.144 adet trafik kazası yaşanmıştır. Söz konusu kazalardan 993.248 adedi maddi hasarlı, 174.896 adedi ise ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarıdır¹.

Karayolları ve motorlu taşıt kazalarında çok sıkı hukuki tedbirler alınmış ve tedbirlerin ihlali durumunda yaptırımlar söz konusu olmuştur. Motorlu araçların artışıyla orantılı olarak artan trafik kazalarında, zarar görenlerin haklarının korunması maksadıyla, motorlu araç sahipleri için Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası(ZMSS), yaygın adıyla “trafik sigortası” zorunluluğu getirilmiştir.

Sorumluluk sigortalarının amacı, sigortalının üçüncü kişilere vermiş olduğu zararlara karşı, sigortalının malvarlığında meydana gelecek azalmayı gidermektir. Sorumluluk sigortasının bir türü olan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (KMAZMSS) olarak da isimlendirilen trafik sigortası türü, günlük hayatta en çok kullanılan sigorta türleri arasındadır. Söz konusu sigortayla, aracın kullanımı esnasında yaşanacak kaza ve benzeri durumlar için araç sahibi veya işletenlerin hukukî sorumlulukları garanti altına alınmıştır. Dolayısıyla zorunlu mali sorumluluk sigortası, tehlike sorumluluğunun bir sonucu olarak ortaya çıkmış ve gelişmiş bir sigorta sözleşmesi türüdür. Çalışmamızın asıl konusunu teşkil eden sigorta sözleşmesinin yaptırılma zorunluluğu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) ile hükme bağlanmıştır.

Sigorta sözleşmesinin, bir tarafında sigorta ettiren kişi prim ödeme borcunu üstlenirken; diğer tarafında sigortacı sigorta himayesi edimini üstlenmektedir². Bu yönüyle tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme türü şeklinde karşımıza çıkar.

Bununla birlikte trafik kazası kaynaklı zararlar, yaralanan veya ölen kişiyle birlikte eşi, çocukları, anne ve babaları gibi pek çok insana ait bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Kaza durumunda kayba uğrayan kimsenin kendisi yahut da ölüm durumunda mirasçı olanların uğramış oldukları maddi ve manevi zararların telafisi için zorunlu trafik sigortasında belirtilen maddi ve manevi tazminat tutarları devreye girmektedir.

KTK, motorlu araç sahiplerini, işleteni/sahibi bulundukları motorlu araçların kullanımından kaynaklı üçüncü şahısların uğramış olduğu bedeni ve malî zararlardan sorumlu

¹ TÜİK, 2020.

² Çeker, 2015: 6.

tutmuş ve söz konusu sorumluluğun zorunlu olarak KMAZMSS teminatı kapsamına alınması öngörüsünde bulunmuştur.

Konuya ilişkin bir diğer husus, zorunlu trafik sigortası bağlamında destekten yoksun kalmaya ilişkin tazminatta, sigorta ettiren ve sigortalı tarafın müterafik kusurunun sigortacı tarafın sorumluluğu üzerinde bulunan etkisine ilişkindir. Nitekim uygulama açısından görülen ek hükümler de konuya ilişkin önemli değişiklikler yaratacak düzeydedir.

Tüm bunlarla birlikte sorumluluk sigortasının bir türü olan ZMSS, Trafik kazasında meydana gelen zararlar, ilgili tanımlar, güvence hesabı, rücu davası ve yargılama hukuku bakımından sonuçları detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

Bu çalışmada genel olarak, hukuk literatüründe sıklıkla karşılaşılan, pek çok ve karmaşık yönü olan, zorunlu trafik sigortası kapsamında trafik kazalarında maddi ve manevi tazminat konusu incelenmiştir. Bu bağlamda tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır.

İlk bölümde, genel olarak sigorta sözleşmesi, sigorta türleri ve Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Trafik Sigortasından bahsedilmiştir. Bölümün alt başlıkları çerçevesinde sigorta sözleşmesinin tanımı, tarafları, sigorta türleri, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Trafik Sigortası tanımı, türleri ve kapsamından bahsedilmiştir. Motorlu araçlara ilişkin sigortalara geniş bir alanda yer verilerek bölüm tamamlanmıştır.

İkinci bölümde, trafik kazaları ve trafik kazalarının hukuki sorumluluğu konusu ele alınmıştır. Bölümün alt başlıkları çerçevesinde trafik kazası kavramı, zorunlu trafik sigortası poliçesi kapsamında trafik kazası sayılma koşulları, trafik kazası türleri, trafik kazalarında hukuki sorumluluk ve sorumlular ile trafik kazalarında zarar üzerinde durulmuştur. Bölümün devamında trafik kazaları neticesinde meydana gelen zarar türleri detaylı olarak anlatılmış, bedensel zarar, ölüme bağlı zarar ve araç hasarı anlatılmıştır. Mevzuat gereği KZMSS kapsamı dışında kalan kazadan kaynaklı zararlara yer verilerek bölüm tamamlanmıştır.

Üçüncü bölümde ise Zorunlu Trafik Sigortası kapsamında trafik kazalarında öncelikle genel bilgiler ve usul hukuku üzerinde durulmuş, maddi ve manevi tazminat davaları incelenmiştir. Bu bölüm başlığı altında özellikle maddi tazminat davalarına yer verilmiş, tazminatın yasal dayanağı, ölçüsü, maddi tazminat davalarının konusu ve zamanaşımı kavramları anlatılmıştır. Bölümün dava konuları başlığı altında ise bedensel zararlardan kaynaklanan tedavi giderleri, ekonomik geleceğin sarsılmasından kaynaklanan kayıplar ve iş göremezlik konuları ele alınmıştır. Akabinde maddi tazminat konularından olan ölüm gerçekleşmesi halinde talep edilecek zararlar içerisinde yer alan cenaze giderleri ve uygulamada büyük öneme sahip olan destekten yoksun kalma tazminatı anlatılmıştır. Bunların yanında araç hasarı konusu işlenmiştir. Sigortacının rücu hakkı ve güvence hesabı da

anlatılarak konu bitirilmiştir. Trafik kazalarında maddi-manevi tazminata ilişkin yargılama hukuku bakımından bazı sonuçlar ele alınmıştır. Zorunlu Trafik Sigortası kapsamında öne çıkan maddi ve manevi tazminata ilişkin hususlar, Yargıtay ve Bölge Adliye Mahkemesi Kararları ışığında açıklanmaya çalışılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK SİGORTA SÖZLEŞMESİ VE TÜRLERİ

1.1. Sigorta Sözleşmesinin Tanımı

İnsanlar, günlük hayatlarında tehlikelerle bir arada yaşamaktadır. Eşya zararı, yangın, sel, su baskını, hayvanların telef olması, trafik kazası, sağlık problemlerinin yaşanması günlük hayatta karşılaşılan problemler arasındadır. Bu olaylar karşısında pek çok kişi sıkıntıya düşüp, ekonomik yıkım yaşamaktadır. Sigorta da gerçek ve tüzel kişilerin yaşadıkları tehlikeler karşısında önlem alınması amacına dayanan bir sözleşmedir³.

Sigorta sistemi, sosyal bir düşünce olarak insanların söz konusu ekonomik kaybını en aza indirmeye ve önceden önlem almak kaydıyla rizikolar karşısında yardımlaşma fikriyle ortaya çıkmış bir kurumdur⁴.

Nitekim TDK Türkçe Sözlükte kavram olarak sigorta, “bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşılabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi” olarak tanımlanır.⁵ Bu tanım çerçevesinde sigorta kavramının, olası zarar karşısında ödenecek belirli bir prim karşılığında ilgili kuruluş ile gerçekleştirilen bir teminat sözleşmesi olduğu söylenebilir.

TTK’ da sigorta akdinin tanımı şu şekildedir: “Sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi hâlinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli birtakım hâdiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır.” Bu tanımda da görüleceği üzere sigortacı, sigorta yaptığı kişinin can ve mal zararları karşısında tazminat başta olmak üzere diğer edaları da yüklenmeyi kabul etmektedir.

Dolayısıyla sigorta sözleşmesinde rizikonun gerçekleşmesi halinde bir zarar meydana geldiği takdirde zarara sebebiyet verenlere tazminatın ödetirilmesinin yanında mağdurların etkin şekilde korunması hedeflenmektedir⁶. Bir diğer ifadeyle sigortacının tazminat ödemekle mükellef tutulabilmesi için bir olayın yani rizikonun gerçekleşmiş olması şartı bulunmaktadır.

Sigorta sistemi, tehlike iştiraki, riziko, sigorta tazminatı, prim, talep ve ortak menfaat gibi unsurlardan oluşur. Bu unsurları da içine alan şekliyle hareketle sigorta, ödenen prim

³ Çeker, 2015: 1.

⁴ Özdoğan, 2017: 58

⁵ <http://sozluk.gov.tr/> (25.12.2020)

⁶ Özdemir, 1988: 135.

karşılığında meydana gelen zararın sigorta şirketi tarafında üstlenilmesini sağlayan sözleşmeyi ifade etmektedir⁷.

TTK 1401. maddesine göre “*Sigorta sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun meydana gelmesi halinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir.*” Söz konusu maddede de görüleceği üzere, sigorta sözleşmesi tanımında TTK tarafından çerçevesi ön planda tutulmuş, zarar sigortası ve can sigortası ayrımı tanımda belirginleştirilmiştir⁸. Söz konusu sigorta türleri daha sonra kısaca ele alınarak değerlendirilecektir.

Sigorta sözleşmesinin içeriğinin, TTK 1425. maddesinde düzenlendiği bilinmektedir.⁹

Dolayısıyla sigorta sözleşmesi rahat ve kolay anlaşılır olmalı, ayrıca sigortalının aleyhine hükümler içermemeli aksine lehine olan değişiklikler ise hemen uygulanmalıdır. Sigorta sözleşmesi, sözleşme serbestisi kapsamında kurulmakta olup, şekle tabi tutulmamaktadır. Taraflar, zorunlu unsurlar (lehtar, sigorta menfaati, prim, taraflar, riziko, sigorta bedeli) üzerinde karşılıklı anlaştıkları takdirde sözleşme kurulmuş sayılmaktadır.

Nitekim TTK 1425. maddesinde de ifade edildiği üzere, sözleşme düzenlenirken, sigorta ettirene bilgi verilmeli, sigortanın genel şartlara uygun olup olmadığı dikkate alınmalı, sözleşme metni sade bir dille kaleme alınmalıdır.

Şu husus da unutulmamalıdır ki 2014 yılında 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun ülkemizde yürürlüğe girmesi ile birlikte, sigorta sözleşmesinin bir tarafının ticari faaliyet yürütmeksizin sigorta ettiren, yani tüketici olması durumunda, ortaya çıkacak bir uyuşmazlıkta 6502 sayılı kanun da uygulanabilecektir. Bu bağlamda TTK’nın mı yoksa TKHK’ın mı önce uygulanacağı konusunda öğretide bir görüş birliği olmasa da genel görüş TKHK’da hüküm bulunmayan hallerde TTK’nın uygulanacağı yönündedir.

Sözleşmenin içeriği özetlenecek olursa, her ne kadar sözleşme kurulurken taraflar serbest hareket etseler de sözleşmenin temelini, hakimin hukuk boşluklarını doldurması ile kanun hükümleri oluşturur. Daha sonra, genel şartlar, uyarlama klostları ve prim, tarafların

⁷ Çeker, 2015: 2.

⁸ Bozkurt, 2018: 4.

⁹ TTK m.1425 “Sigorta poliçesi, tarafların haklarını, temerrüde ilişkin hükümler ile genel ve varsa özel şartları içerir, rahat ve kolay okunacak biçimde düzenlenir. Poliçenin ve zeyilnâmenin eklerinin içeriği teklifnameden veya kararlaştırılan hükümlerden farklıysa, anılan belgelerde yer alıp teklifnameden değişik olan ve sigorta ettirenin, sigortalının ve lehtarın aleyhine öngörölmüş bulunan hükümler geçersizdir. Kanunlarda aksine hüküm bulunmadıkça, genel şartlarda sigorta ettirenin, sigortalının veya lehtarın lehine olan bir değişiklik hemen ve doğrudan uygulanır. Ancak bu değişiklik ek prim alınmasını gerektiriyorsa, sigortacı değişiklikten itibaren sekiz gün içinde prim farkı isteyebilir. İstenilen prim farkının sekiz gün içinde kabul edilmemesi hâlinde sözleşme eski genel şartlarla devam eder.”

karara bağladığı şartlar ile özel şartlar ve son olarak da sözleşmeyi özelleştiren kayıtlardan oluşur. Sözleşmeyi özelleştiren kayıtlar, özel veya genel şart olarak değerlendirmeye alınmayacak olup, sözleşmeyi şahsileştiren kayıtlar olarak nitelendirilir. Özelleştirilmiş kayıtlarla sigorta sözleşmesinin kapsamı daha net bir şekilde belirginleşmiş olur¹⁰. Böylelikle hukukî bir boşluğa sebebiyet verilme durumu da ortadan kalkmış olur.

1.2. Sigorta Sözleşmesinin Türleri

Sigorta sözleşmelerine ilişkin olarak Mülga 6762 sayılı TTK'da, “mal sigortaları”, “can sigortaları” ve “deniz rizikolarına karşı sigortalar” olarak üçlü bir ayırım yapılmıştır. Mal sigortaları adı altında yangın sigortası, karada ve iç sularda taşıma rizikoları için sigorta ve zirai sigortalara yer verilmiştir. Hayat sigortası ile kazaya karşı sigorta ise can sigortaları başlığı altında el alınmıştır.

Yürürlükteki 6102 sayılı TTK'da ise zarar sigortaları ve can sigortaları şeklinde sigorta türlerinin ikiye ayrıldığı görülmektedir. Mal sigortalarının ve sorumluluk sigortalarının, zarar sigortaları başlığı altında; hayat sigortalarının, kaza sigortalarının, hastalık ve sağlık sigortalarının ise can sigortaları başlığı altında sınıflandırıldığı görülmektedir. Deniz rizikolarına karşı sigortalar ise, uluslararası kurallara göre yürütülmesinden dolayı mülga TTK'da bu konuda yer alan hükümler ortadan kalkmış kabul edilir. Bu nedenle 6102 sayılı TTK'da ayrıca deniz rizikolarına karşı sigortalara ait hükümler yer almamıştır¹¹.

Dolayısıyla özel sigortalar; zarar sigortaları ve can (meblağ) sigortaları şeklinde iki ana başlıkta ele altında incelenecektir. Söz konusu sigorta türlerine ilişkin aşağıda kısa tanımlamalar yapılacaktır.

1.2.1. Zarar Sigortaları

Sigorta sözleşmesinde teminat altına alınan rizikonun sonucunda oluşan zararın giderileceği öngörülmüşse, bu sigortalar zarar sigortaları veya tazminat sigortaları olarak isimlendirilir¹². Kişilerin veya kuruluşların mallarını ve mal varlıklarını tehdit eden riskler karşısında yapılan sigortalar, zarar sigortalarıyla alakalı sigortalardır. Bu sigorta türüyle sigortalı tarafın uğramış olduğu parasal zarar tazmin edilir.

¹⁰ Memiş, 2016: 5-7.

¹¹ Koca, 2016: 88-90.

¹² Çeker, 2014: 23.

Zarar sigortasında, sigorta akdiyle, sigortacı, bir rizikonun muayyen bir kimsenin sözleşmeyle bilinen mal varlığında meydana getireceği eksilmeyi karşılamak üzere sözleşmede miktarı tayin edilmiş olan bir tazminat vermeyi taahhüt eder¹³.

Dolayısıyla zarar sigortalarında sigortacının, sigorta sözleşmesi maddelerindeki hükümlere göre sigortalanan rizikonun oluşması halinde sigorta ettiren kişinin uğramış olduğu zararları, tazmin yükümlülüğü bulunmaktadır. Başka bir deyişle, rizikonun meydana gelmesi neticesinde oluşan zararlar, sigortacı tarafından ödenecektir. Bu tür sigortalar açısından, ödenmesi gereken tazminatın sınırının tespit edilmesi noktasında, sigorta bedelinin ve değerinin yanında, rizikonun ortaya çıkması neticesinde oluşan zarar miktarı da önemlidir¹⁴. Bu çerçevede yangın, sel ve hırsızlık sigortasının, zarar sigortalarının en tipik örnekleri arasında yer almakta olduğu anlaşılmaktadır.

1.2.1.1. Aktif Sigortası

Zarar sigortaları aktif ve pasif olmak üzere iki başlık altında değerlendirilir.¹⁵ Sigorta ile bir eşyanın değil de, bu eşya üzerindeki para ile ölçülebilir bir yararın sigorta ettirilmesine aktif sigortası adı verilir¹⁶.

Böylelikle kişinin belirli bir mal/mallar üzerinde bulunan menfaati sigorta edilir. Yani Aktif sigortası, malvarlığının aktifinde olan malların üzerinde bulunan menfaati güvence altına almaktadır. Dolayısıyla aktif sigortası “menfaat sigortası” olarak da adlandırılmaktadır¹⁷. Malvarlığındaki aktif ile kast edilen ise, bir kimsenin malvarlığında olan değerlerdir. Bir diğer ifadeyle aktif malvarlığı, müspet kıymetler ile olan ilişkilerin tamamını ifade etmektedir¹⁸. Yukarıda belirtildiği üzere mal ve sorumluluk sigortaları, zarar sigortaları kapsamında değerlendirilmektedir. Belirli bir malın, bir diğer ifadeyle para ile ölçülebilir bir menfaatin sigortalandığı sözleşmeler, mal sigortası sözleşmeleri olarak kabul edilmektedir¹⁹.

Örnek vermek gerekirse, motorlu araç kasko sigortası aktif sigorta sınıfı içerisindeyken, KZMSS ise sorumluluk sigortaları kapsamındaki pasif sigorta grubunda yer almaktadır²⁰.

¹³ Kaner, 1994: 303.

¹⁴ Sayhan, 2001: 60-61

¹⁵ Kender, 2008: 171.

¹⁶ Kayıhan, 2017: 49.

¹⁷ Şenocak, 2000: 60.

¹⁸ Şenocak, 2000: 56.

¹⁹ Koca, 2016: 90.

²⁰ Kayıhan, 2016: 1592

Yangın, hırsızlık gibi mal sigortaları ile alacak sigortaları, aktif sigortalara örnek gösterilebilir. Zarar sigortası, sigorta ettirenin aktifinde oluşacak olan azalmayı karşılıyorsa aktif sigortasından da bahsedilir²¹.

1.2.1.2. Pasif Sigortası

Pasif sigortasında sigortacı, sigorta ettiren tarafın mal varlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasiflerin artmasından kaynaklanan, zararları gidermekte olan sigortadır²².

Sigortalının, malvarlığında var olan borçlarının artması ya da yeni borçların ortaya çıkması nedeniyle zararının sigortacı tarafından teminat altına alınmasına pasif sigortası denir. En önemli pasif sigortası türleri mali mesuliyet sigortası ve mükerrer sigorta olarak da adlandırılan reasürans²³tır²⁴.

Sorumluluk sigortaları da pasif sigortanın türlerinden olmakla birlikte, 6762 sayılı mülga TTK' da yer almamış, 6102 sayılı TTK kapsamına alınmıştır. Sorumluluk sigortası, TTK 1473. madde hükmünde belirlenmiş olan tanımlama da dikkate alındığında, sigorta ettiren veya sigortalının sözleşmede öngörülen ve sigorta müddeti içinde gerçekleşen olaydan müsebbip sorumluluğunun güvence altına alınmasının üstlenilmiş olduğu bir sigorta sözleşmesi olarak karşımıza çıkar. Sanayi toplumlarında gelişimin de etkisiyle yürüttüğü faaliyetlerdeki risk faktörlerinin arttığını ve taşıdıkları sorumlulukların çoğaldığını fark eden kişiler sorumluluk sigortalarına yönelmişlerdir. Bu sayede rizikonun gerçekleşmesi halinde sigorta yaptıran kişi, prim ödeyerek bu sorumluluğu sigortacıya devretmektedir²⁵. Dolayısıyla, sigorta ettiren veya sigortalının mal varlığının pasifinde görülecek azalmanın teminat altına alınması, sorumluluk sigortasının amacıdır. Bu bağlamda sorumluluk sigortası, zarar sigortalarının pasif sigortası alt başlığı altında değerlendirilen sigorta türünü ifade etmektedir²⁶.

Sorumluluk sigortaları, KMAZMSS, ihtiyari mali sorumluluk sigortası, karayolu taşımacılık mali sorumluluk sigortası, üçüncü kişilere karşı mali sorumluluk sigortası, yapı denetim kuruluşları sigortası, hekim mesleki sorumluluk sigortası gibi sigorta türlerini kapsamaktadır.

²¹ Güleç, 2018: 190.

²² Kender, 1977: 8; Kender, 2008: 172.

²³ TTK 1403. maddesine göre sigortacı, sigorta ettiği menfaati, dilediği şartlar altında, yeniden sigorta ettirebilmektedir.

²⁴ Bozer, 2009: 69.

²⁵ Koca, 2016: 90.

²⁶ Can, 2004: 17.

Sorumluluk sigortalarının amacı, sigorta ettirenin/sigortalının üçüncü kişiler karşısında sorumlu olmasına yol açacak olaylardan doğan zararı en aza indirmektir. Ancak bu sigorta, sorumluluğu tamamen yok etmez. Sigorta ettirenin mal varlığında meydana gelebilecek azalmayı en aza indirmeye çalışır. Sigorta ettiren için garanti işlevi görürken üçüncü kişi için de fayda temin etmektedir. Örneğin sigorta ettirenin bir trafik kazasına karışması, doktorun yanlış tanısı sonucunda hastasına yanlış tedavi uygulaması durumunda, asansör denetim şirketi çalışanının bir asansörün denetim görevini doğru yapmaması ve yanlış imal edilmiş patlayıcı maddenin yanması ihtimallerinde ortaya çıkan zararı karşılamak oldukça güç olacaktır²⁷. Mevzubahis zararlara ilişkin tazmin meselesi de bu güçlüğü daha da artıracaktır.

Sorumluluk sigortası hem zarar gören üçüncü kişi için hem de sigorta ettiren için fayda sağlayarak mağduriyete iki taraf açısından da engel olacaktır²⁸. Sorumluluk sigortasına ilişkin daha önce muteber olan ve bu sigorta türünde sadece “sigorta ettirenin sigortacıya başvurarak, ortaya çıkan sorumluluğu nedeniyle malvarlığının pasifinde meydana gelen eksilmeleri para yoluyla giderdiği” tarzındaki yaklaşım, günümüz koşullarında muteberliğini yitirmiştir. Bu noktada sorumluluk sigortası açısından, zarar gören üçüncü kişinin bu zararından dolayı bulunabileceği taleplerden sigorta ettiren tarafın korunmasının da sigortacı edimine dâhil olduğu, günümüz hukukî şartlarında kesin bir şekilde kabul edilir. Bu bağlamda sigortacının, sigorta ettirene karşı sorumluluk sigortasının konusuna ilişkin talep, takip ve dava masraflarını da içermek üzere zarar gören üçüncü kişilerin taleplerinin tamamını karşılama yükümlülüğü bulunmaktadır²⁹.

Ancak buradan sorumluluk sigortasının hukukî niteliği, bir “üçüncü kişi lehine sözleşme” olduğu şeklinde düşünülmemelidir³⁰. Bu noktada sorumluluk sigortalarından zarara uğrayan üçüncü kişi doğrudan faydalansa da, bu sigorta tipinin ortaya çıkışındaki amaç, sigorta ettire tarafın fiilinden kaynaklanan sorumluluğu sebebiyle malvarlığında oluşacak azalmanın engellenmesidir. Bununla birlikte, açıklanan bu durum, sigortacı tarafın sigorta ettiren/zarar veren gibi sorumlu tutulması manasına da gelmemektedir. Nitekim burada ortaya çıkan tazminat borcuna ilişkin asıl sorumlu, sigortacı olmayıp, sigorta ettiren/zarar verendir³¹.

TTK’ya göre zarar görenler, zarara sebebiyet veren kişinin sorumluluk sigortacısına bizzat başvurarak zararının giderilmesi talebinde bulunabilir. 6102 sayılı TTK doğrudan dava hakkı başlıklı 1478. maddesine göre de zarar görenin, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar

²⁷ Karasu, 2016: 22.

²⁸ Çeker, 2015: 253.

²⁹ Kender, 1977: 5

³⁰ Karayalçın, 1984: 52

³¹ Memiş, 2004: 78.

olan miktarının tazmin edilmesini doğrudan sigortacı taraftan isteyebileceği şeklinde düzenleme yer almaktadır.

Sorumluluk hukuku, kişinin malvarlığını bir bütün olarak hukuka aykırı eylemler karşısında koruduğu için, tazmin edilecek zararın tespitinde malvarlığının tamamında oluşacak kayıplar dikkate alınmaktadır. Halbuki, sigorta hukuku, yalnızca ilgili menfaatin uğradığı zararları ikame ettiğinden, sigorta tekniğine göre zarar, münferit zarar kalemlerine ayrılarak sigortacı yalnızca münferit zarar kaleminde oluşan hasarı giderme taahhüdünde bulunur. Bu duruma örnek verilecek olursa, kasko sigortası ile sigortası olan ticari bir taksinin kazaya karışmasıyla birlikte hasar alması durumunda, zararın tespitinde bu araç üzerinde bulunan sigortalı malikin menfaati göz önünde bulundurulacağından, yalnızca aracın kendinde meydana gelen değer azalışı tazmin edilir. Bunun karşılığında, diğer zarar kalemi olan kazanç kaybı ayrıca sigorta teminatının kapsamına dahil edilmemiş olması durumunda sigorta güvencesi hakkından faydalanamaz. Bu zarar kalemleri arasında hangisi sigorta teminatı içinde yer alıyorsa, sigortacı yalnızca onu karşılamakla yükümlüdür. Halbuki, sorumluluk hukuku çerçevesinde zarar failinin, zarar gören tarafın malvarlığını tamamında bu kazadan kaynaklanan eksilmeyi giderme yükümlülüğü bulunduğundan, giderilecek zarar içerisinde taksit işletenin kazanç kayıpları da dahil olmaktadır³².

Sorumluluk sigortasının bir türü olan KMAZMSS da 2918 sayılı KTK'nın 91-101. maddeleri hükümlerinde düzenlenmiştir. İleride ayrıntılı bir şekilde izah edilecek bu sigorta türü, uygulamada “trafik sigortası” olarak da adlandırılmaktadır. Yine daha sonraki bölümlerde de bahsedileceği üzere motorlu bir aracın karayollarında işletilmesi sırasında bir kişinin ölümü veya yaralanması ya da bir şeyin zarara uğraması durumuna sebebiyet verilmesi durumunda ortaya çıkmaktadır. Söz konusu aracın işleteninin zarara uğrayan üçüncü kişiler karşısındaki sorumluluğunu belirli limitlere kadar karşılama amacına matuftur ve kanun hükmünde yapılması zorunlu tutulmuştur.

Sözleşmede yer alan tarafların KMAZMSS yapmaları yasal bir zorunluluk ifade etmekle birlikte diğer sigorta sözleşmeleri gibi sigorta ettiren tarafla sigortacı arasında sigorta sözleşmesi oluşturularak bir sigorta poliçesi düzenlenmiş olur. İşleten tarafın yüklendiği sorumluluğu poliçede yazılı limitlerle sınırlı olmak üzere teminat altına alan sigortacının işletenin sorumluluğunda olan trafik kazası neticesinde kişilere ilişkin ölüm ve yaralanma kaynaklı zararlar ve eşyalara ilişkin maddi zararlardan sorumlu tutulmaktadır.

³² Şenocak, 2009: 192-193.

2918 sayılı KTK'nın 97. maddesine göre de doğrudan dava hakkı Trafik Sigortaları için düzenlenmiş, yeni TTK da zarar gören üçüncü kişilerin doğrudan dava hakkı bulunduğunu sorumluluk sigortaları için açıkça kabul etmiştir.

TTK'nın 1473. maddesi çerçevesinde ifade edildiği üzere sigortacı, sözleşmede aksine hüküm bulunmuyorsa sigortalının sözleşmede öngörülen ve sigorta süresi içerisinde oluşan olaylardan kaynaklı zararı nedeniyle sözleşmede ifade edilen miktara kadar sorumlulu tutulabilmesi için zarara sebebiyet veren olayın sözleşmede öngörülmüş olması ve de sözleşme metninde öngörülmüş olan bu olayın sigorta süresi içerisinde gerçekleşmiş olması gerekmektedir.

Bu düzenleme hükmü, zarar gören tarafından sigorta şirketine yapılan başvuru üzerine sigortacı tarafından kayıtsız şartsız ödeme yapılacağı anlamına gelmemelidir³³. Sigortacı zarar görenin yapacağı başvuruyla zarar görene karşı iddia edebileceği savunmaları bulunmaktadır. Fakat burada savunmalar belirlenirken isteğe bağlı sigortalarla zorunlu sigortalar birbirinden ayrılmalıdır.

Sigorta sözleşmesi türü göz önünde bulundurulmaksızın, zarar gören üçüncü kişinin, sigortacı karşısında doğrudan talep ve dava hakkı olduğu, Yargıtay yerleşik içtihatlarıyla da kabul edilmiş bir uygulamadır.

Bu doğrultuda Yargıtay HGK, 31.01.1996 tarih ve E. 1995/11-980, K. 1996/18 sayılı kararda “...*Yangın dolayısıyla sorumluluk sigortası TTK'nın 1309. ve 1310. maddelerinde düzenlenmiştir... 1310. madde de doğrudan doğruya dava hakkına ve bunun sonuçlarına yer verilmiştir. Anılan madde hükmüne göre, zarara maruz kalan 3. şahıs, doğrudan doğruya sigortacıya başvurabilmektedir. TTK'nın 1309 ve 1310. maddeleri, tartışılan sigorta türü bakımından bir genel hüküm niteliğinde değil ise de bu hükümlerin diğer sorumluluk sigortası türlerinden ileri gelen uyumsuzluklarda kıyas yolu ile uygulanabileceği kabul edilmelidir.*” hükmünü vermiştir³⁴.

Yine benzer bir kararda Yargıtay 11. HD de, 25.04.1989 tarih ve E. 1988/5101, K. 1989/2606 sayılı kararda “... *Sorumluluk Sigortalarında zarar görenin veya halefinin sorumluluk sigortası yapan sigortacıya doğrudan doğruya başvurabileceği, Dairemizin kökleşmiş içtihatları ile kabul edilmiş bulunmasına...*” şeklinde karara varmıştır³⁵. Dolayısıyla Yargıtay kararlarında da zarar gören üçüncü kişinin de sigortacıya başvurabileceğine hükmedilmiştir.

³³ Akdoğan, 2017: 683.

³⁴ Ulaş, 2007: 665.

³⁵ Ulaş, 2007: 662.

1.2.2. Meblağ/Can Sigortası

Özel sigortaların, bir diğer çeşidi can (meblağ) sigortalarıdır. Meblağ sigortaları, zarar sigortalarında belirtilenin aksine, mevcut bir zararın tam olarak karşılanmasına dayanmaz. Sigortacı ile sigorta ettiren taraf arasında anlaşma sonucunda belirlenmiş olan edim, tıpkı zarar sigortalarında olduğu gibi yine rizikonun oluşmasıyla yerine getirilir. Ancak söz konusu edimin miktarı, her iki tarafın sözleşmede tespit edilen serbest bir meblağdan ibaret olup sigortacının ediminin sınırını, taraflarca sözleşmenin kurulması safhasında kararlaştırılan meblağ belirler. Sigortacı taraf da riziko gerçekleştiği zaman zararın miktarıyla bağlı kalmaksızın, söz konusu meblağı ödeyerek edimini yerine getirmiş olur³⁶.

Dolayısıyla zarar sigortaları yalnızca sigorta kapsamındaki tehlikenin gerçekleşmesiyle ortaya çıkan zararın tazminini amaçladığı halde, meblağ sigortaları; belirli bir meblağın ödenmesini amaçlar³⁷. Böylelikle sigortacı tarafın ediminin sınırları belirlenmiş olur. Ayrıca zarar sigortalarındaki uygulamadan farklı olarak meblağ sigortalarına bakıldığında rizikonun mutlaka zarar oluşturmuş olması şartı da aranmaz³⁸.

Dolayısıyla meblağ sigortalarında zararın miktarı veya kaçırılan fırsatlar dışında belli bir meblağın ödenmesi durumu söz konusu olmaktadır. Bu durum, zarar miktarının genelde tam anlamıyla tespitinin yapılamaması probleminden kaynaklanmaktadır.

Meblağ sigortaları, riziko gerçekleştiğinde herhangi bir tazminat hesabına gidilmeksizin, başlangıçta kararlaştırılan meblağın, sigortalı tarafa ödenmesine ilişkin esasa dayanır. Bu sigortalarda sigorta bedeli, sigorta sözleşmesinde sigorta ettiren tarafın isteği üzerine belirlenmiş olan soyut bir miktarı ifade etmektedir. Bu noktada rizikonun bir zarar oluşturması da şart değildir³⁹.

Bir diğer ifadeyle bu tür sigortalarda sigorta tazminatı başlangıçta kararlaştırılan bedel üzerinden ödenir. Burada zenginleşme yasağı ilkesi, çifte sigorta yasağı ve halefîyet ilkesi de bulunmaz. Hayat sigortaları bunun en tipik örneğidir⁴⁰.

Bu tür sigortalarda sigortacı tarafından ödenen bedelin ortaya çıkan zararlar doğrultusunda bir ilgisi bulunmamaktadır. Bu durumun gerekçesi ise her insanın kendi hayatına verdiği önemin farklı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu önemin objektif bir şekilde değerlendirilip ölçülmesi ve zarar hesaplaması olağan olmadığından bir tazminat hesaplama usulü de yoktur⁴¹. Böyle durumlarda ödenen para sigorta bedeli yahut sigorta meblağı olarak

³⁶ Kender, 1977: 9.

³⁷ Kubilay, 1994: 78.

³⁸ Ünan 1998: 14.

³⁹ Kender, 2008: 139.

⁴⁰ Akmut, 1980: 45-80.

⁴¹ Sayhan, 2001: 66.

adlandırılır. Meblağ/can sigortalarının, kendi içerisinde hayat sigortası, kaza sigortası, hastalık ve sağlık sigortası olarak sınıflandırıldığı görülmektedir.

Bu çalışmanın konusunu da sorumluluk sigortasının bir türü olan KZMMS oluşturduğu için bundan sonraki açıklamalarda konuyu dağıtmamak amacıyla meblağ sigortasına dair açıklamalar yapılmayacaktır.

1.3. Sigorta Sözleşmesinde Taraflar

Sigorta sözleşmeleri sigortacı ile sigorta ettiren arasında kurulan anlaşmalar olup sözleşmeye taraf olmamakla birlikte sözleşmede belirlenmiş olan rizikonun gerçekleşmesiyle kural olarak sigorta tazminatını/bedelini sigortacı taraftan isteme hakkını elinde bulunduran ilgililer de bu sözleşmede yer almaktadır.

Sigorta literatüründe de sigorta sözleşmesi tam iki taraf borç yükleyen bir sözleşmedir⁴². Sigorta sözleşmesinde bir tarafta sigortalı diğer tarafta ise sigorta ettiren yer alır. Sigortalı ile sigorta ettiren birbirinden farklı kavramlardır. Ancak sigortalı ile sigorta ettiren sigortalı farklı kişiler olabileceği gibi aynı kişide olabilir Sigorta sözleşmesi sigortacı adına ya şirket yetkilisi veya sözleşmenin kurulmasına aracılık eden acente tarafından imzalanır⁴³. Sigorta literatüründe de sigorta sözleşmesi; iki tarafı olan, taraflardan biri olan sigortacının diğer taraf olan sigorta ettirenin menfaatini gerçekleşmesi belirsiz olan kontrol dışı bir olaya karşı güvence altına aldığı, bunun karşısında sigorta ettirenin de para ödediği karşılıklı borç doğuran bir sözleşme⁴⁴ olarak tanımlanır.

1.3.1. Sigortacı

Sigortacı, sigorta sözleşmesinin diğer tarafıdır. 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu (SK) hükümlerine göre Türkiye’de yalnızca anonim şirketler veya kooperatif niteliğindeki şirketler sigortacılık faaliyeti yürütebilir⁴⁵.

SK 3. maddesine göre sigortacının ve dolayısıyla sigorta şirketlerinin bağlı olduğu esaslar düzenlenmiştir⁴⁶. Bu çerçevede sigortacılık faaliyeti yürütebilmek için mevzuatta öngörülen prosedürlerin yerine getirilmesi gerekmektedir.

Sigorta şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif olması dışında faaliyette bulunabilmesi için Ticaret Bakanlığı’na ait ruhsatname/yetki belgesini alarak bu belgeyi tescil

⁴² Kayıhan, 2004: 33.

⁴³ Kender, 2008: 215.

⁴⁴ Kayıhan, 2004: 33.

⁴⁵ Kayıhan, 2004: 50.

⁴⁶ SK m.3 “Türkiye’de faaliyet yürütecek sigorta şirketleriyle reasürans şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulmuş olması şarttır. Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri, sigortacılık işlemleri ve bunlarla doğrudan bağlantısı bulunan işler dışında başka işle meşgul olamaz.”

sonrasında ilan ettirme yükümlülükleri bulunmaktadır⁴⁷. Sigorta şirketleri, sigortacılık faaliyetlerinde bulunurken bizzat kendileri veya şubeleri ile faaliyetlerde bulunabilirler ya da acenteye de bu ilişkilerini yürütebilirler⁴⁸.

TTK'nın 1483. maddesi hükmünde ifade edildiği gibi 2918 sayılı KTK'nın 101. maddesi hükmünde de, *“Bu Kanunda öngörülen zorunlu mali sorumluluk sigortası Türkiye’de kaza sigortası dalında çalışmaya yetkili olan sigorta şirketleri tarafından yapılır. Bu sigorta şirketleri zorunlu mali sorumluluk sigortasını yapmakla yükümlüdürler.”* şeklinde ifade edilmiştir. Dolayısıyla Türkiye’de bulunan ve yetkili olan bütün şirketler bu sözleşmeyi gerçekleştirebilmektedir.

SK'nın 13. maddesi hükmüne göre; sigorta şirketlerinin faal oldukları branşlarda, ilgili zorunlu sigortayı yapma zorunlulukları bulunmaktadır⁴⁹. Dolayısıyla KZMSS, ülkemizde kaza sigortalarında yetkili kılınan sigorta şirketlerinden birisinin yapması gereken bir sigorta türüdür. Bu düzenlemeler uyarınca işleten ve işleten gibi sorumlu tutulan kimselerin KZMSS yaptırma zorunluluğu vardır. Bunun yanında kaza branşında çalışmaları noktasında yetkilendirilmiş sigorta şirketleri de iş bu sigorta sözleşmelerini yapmakla zorunlu kılınarak kamu düzeni gerekçesi ile sözleşme serbestisi ilkesinin sınırlandığı görülmektedir⁵⁰.

1.3.2. Sigorta Ettiren

Sigorta sözleşmesinde diğer taraf sigorta ettirendir. Bu noktada sigortalı ile sigorta ettirenin birbirinden farklı kavramlar olduğu belirtilmelidir. Sigortalı ile sigorta ettiren farklı kişiler olabileceği gibi aynı kişiler de olabilir⁵¹.

Sigortalı, menfaati sigorta sözleşmesiyle güvence altına alınan kişi olup sigorta ettiren ise sözleşmeyi yapan ve bunun karşılığında prim ödeyecek olan kişidir. Sigorta ettiren ile sigortalının aynı kişi olmak zorunluluğu yoktur. Başkası hesabına sigortada olduğu gibi, sigorta ettiren başka bir şahsa ait menfaati de sigortalattırabilir. Bu durumda sigorta tazminatından faydalanacak kişi de menfaat sahibidir⁵².

ZMSS açısından sigorta ettiren kişi, işleten veya işleten sayılanlar olması gerekmektedir. Böylelikle işletenlerin sorumluluklarını karşılamak amacı güdebilir. 2918

⁴⁷ Bozer, 2009: 96.

⁴⁸ Ulaş, 2012: 16.

⁴⁹ SK m.13/1 “Bakanlar Kurulu, kamu yararı açısından gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigortalar ihdas edebilir. Sigorta şirketleri, 20 nci maddenin ikinci fıkrasının (b) bendi ile üçüncü fıkrası hükümleri saklı kalmak kaydıyla faaliyet gösterdiği sigorta branşlarının kapsamında bulunan zorunlu sigortalıları yaptırmaktan kaçınmaz.”

⁵⁰ Ulaş, 2012: 564.

⁵¹ Kender, 2008: 215

⁵² Kayhan, 2004: 50.

sayılı kanunda işletenin sorumlu tutulduğu zararların ifade edildiği 85. maddede⁵³ belirtilmiştir.

Maddeye bakıldığında sigorta ettiren ifadesiyle söz konusu sahipleriyle birlikte o aracı işletenlerin de olabileceği ifade edilmiştir. Sorumluluk sigortası, zarar gören üçüncü kişileri koruma amacı güttüğü için, işletenin uğramış olduğu zararlar söz konusu sigorta kapsamının dışında kalmaktadır. İşletenin belli derecede olan yakınlarının mallarının uğradığı zarar bu sigortayla karşılanamadığından motorlu aracı işletenin kim olduğu da önem taşımaz. Trafik sicilinde şeklen aracın sahibi görünen kişi şekli kriterler çerçevesinde işletendir⁵⁴. Dolayısıyla araç üzerinde ekonomik fayda ve fiili egemenlik oluşturan kişi bakımından işleten sayılmaktadır.

Sigorta ettirenin, sözleşmede kararlaştırılan primi ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır. Sigortacıya ait sorumluluğun başlatılabilmesi için primin tamamı veya taksitle ödenmesinde anlaşılmalı ise, ilk taksit tutarının sözleşmenin yapıldığı ve poliçe teslim edildiği anda ödenmesinin gerekli olduğu bilinmektedir. Karada ve denizde eşya taşıma işleriyle ilgili sigortalar söz konusu olduğunda poliçe henüz düzenlenmese de, sigorta priminin sözleşmenin gerçekleştiği anda ödenmesi gerekmektedir⁵⁵. Primin taksitle ödenmesinin kararlaştırılması durumunda, sigorta sözleşmesinin süresi boyunca sigorta ettiren ilk taksitini ödemesine rağmen takip eden taksitleri ödemediği takdirde ise, yeni TTK 1434/3. maddesi uyarınca sigortacı tarafa fesih hakkının doğduğu kabul edilir.

1.4. Sigorta Sözleşmesinde İlgililer

Sigorta sözleşmesinde ilgililer sözleşmeye taraf olmamakla birlikte sözleşmede belirlenmiş olan rizikonun gerçekleşmesiyle kural olarak sigorta tazminatı/bedelini sigortacı taraftan isteme hakkı olan kişilerdir. Bunlar, sigortalı ve zarar gören üçüncü kişiler olmak üzere ikiye ayrılır.

1.4.1. Sigortalı

Sigortalı sigorta sözleşmesiyle kendisine himaye sağlanarak sigorta sözleşmesinden kaynaklanan haklardan faydalanan kişidir. Sigorta sözleşmelerini imzalayan taraflar, yani sigorta ettiren ve sigortalı kişi aynı kişide birleşebileceği gibi bu sıfatları ayrı ayrı kişiler taşıyabilir. TTK 1454/1. madde gereğince sigorta ettiren, üçüncü bir kişiye ait menfaati, onun

⁵³ KTK m.85 ““Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.”

⁵⁴ Akdoğan, 2017: 50.

⁵⁵ TTK 1431/1. maddesi.

adını ifade ederek veya etmeyerek, sigorta yaptırabilir. Sigorta sözleşmesi kaynaklı haklar sigortalı tarafa aittir. Sigortalı, aksine sözleşme bulunmuyorsa sigorta tazminatı ödemesini sigortacı taraftan talep edebilir ve ona dava açabilir.

Sigorta ettiren, bazı durumlarda sözleşmeyi kendi ad ve hesabına yapmayabilir. Örneğin bir anne kızı için aldığı evin sigortasını yaptırarak primlerini kendisi ödeyebilir. Rizikonun gerçekleşmesi durumunda ise tazminat isteme hakkı kızına aittir. Bu ve benzeri durumlarda sigorta sözleşmesi başkası lehine yapılmış olur. Başkası lehine sigorta TTK 1454. maddesinde düzenlenmiştir. TTK 1454/I. maddesine göre sigorta ettiren üçüncü bir kişinin menfaatini o kişinin adını belirterek veya belirtmeyerek sigorta ettirebilir. Sigorta sözleşmesinde üçüncü kişinin sigorta edilen bir menfaati varsa, sözleşmeye taraf olmadığı halde lehine sözleşme yapılan üçüncü kişiye “sigortalı” denir⁵⁶.

Zarar sigortalı için sigortalı, menfaati teminat altına alınan, sigortadan faydalanan kişidir. Can sigortalı için ise hayatta kalma veya ölüm olayının üzerinde gerçekleştiği kişi sigortalı olarak kabul edilir⁵⁷.

Sigortalı ayrıca, herhangi bir prim ödemeği halde sigorta poliçesinde rizikolara karşı alınan teminattan yararlanan kişidir. Başkası lehine sigortanın olmadığı hallerde sigorta ettiren hem prim ödeyen hem de sigorta sözleşmesinden faydalanan kişidir. Sigorta sözleşmesinin akabinde ortaya çıkan borçlar sigorta ettiren tarafa aitken, haklar yalnızca sigortalıya aittir⁵⁸. Sigorta tazminatı talep etme hakkı da sigortalı tarafa aittir. Yani sigorta sözleşmesinde sigortalı, ekonomik çıkarları koruma altına alınan kişidir. Bu durumda fiil ehliyeti olmayan bir kişi de sigortalı olabilmektedir.

1.4.2. Zarar Gören Üçüncü Kişiler

TTK 1473/1. Maddesi çerçevesinde sigortacı, sorumluluk sigortası ile sözleşme metninde aksine hüküm bulunmuyorsa, sigortalının sözleşme metninde öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içerisinde vuku bulan bir olay neticesindeki sorumluluğundan dolayı zarar görene, sigorta sözleşmesi metninde belirtilen miktara kadar tazminatını ifa edecektir. Sözleşmede aslen taraf olmayan zarar gören, uğramış olduğu zararın sigorta bedeli sınırlılıkları çerçevesinde tazminini, süresi içinde doğrudan sigortacısından talep edebilir. Bu noktada zarar gören, sigortalıyla karıştırılmamalıdır. Örneğin, A özel hastanesi, hizmetinde çalışan doktor D’ye tıbbi kötü uygulama ile ilgili ZMSS sözleşmesi

⁵⁶ Çeker, 2015: 63.

⁵⁷ Karaman, 2017: 68.

⁵⁸ Çeker, 2015: 63.

yapmıştır. D, yaptığı ameliyatta kusuru ile hasta H'ye zarar vermiştir. Bu sözleşmede sigorta ettiren özel hastane A, sigortalı doktor D ve zarar gören ise hasta H'dir⁵⁹.

1.5. Sigorta Sözleşmesinin Geçerlik Koşulları

Kişilerin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarını açıklamaları ile sözleşme kurulmuş olur⁶⁰. Ayrıca TTK 1405/1. maddede ve BK 6. maddede, sigortacı tarafın kendisine yapılmış olan öneriyi otuz gün içinde reddetmeyip susması, örtülü kabul olarak düzenlenmiştir.

BK hükmüne göre söz konusu süre, teklifin sigorta şirketine ulaşmasıyla başlamakta olup, TTK hükmü bu ilkedan sigortalıları korumak için vazgeçmiştir. Teklifname metninin sigorta şirketinin hâkimiyet sahasına ne zaman ulaştığının tespit edilmesi, özellikle aracın acenteler tarafından kullanılması durumunda, teklifname sahibi tarafından bilinmediğinden ve bir riziko olduğu zaman sigortacı tarafın sorumlu tutulup tutulmadığının tespit edilmesi açısından sigortacının hâkimiyet alanına ulaşma anı hususunda uyuşmazlık olabileceğinden otuz günlük süre teklifname sunulduğu tarih itibarıyla başlatılır. Bu noktada sigorta sözleşmesinin şekle tabi olmayıp tarafların karşılıklı ve birbirine mutabık olan irade beyanlarıyla birlikte kurulduğu kabul edilir. Sigortacının, sigorta ettirene verme yükümlülüğünün bulunduğu poliçe ise sözleşmenin şekliyle ilgili olmayıp ispat hukuku açısından getirilen bir düzenlemedir⁶¹.

Aşağıda da ayrıntılı biçimde inceleyeceğimiz TTK 1404. maddesine göre sigorta sözleşmesi, sigorta ettiren veya sigortalı taraf kanunun emredici hükümleri, ahlâk, kamu düzeni, kişilik hakları gibi hususlara aykırı bir fiilden ortaya çıkabilecek bir zararın teminat altına alınması için yapılması durumunda geçersiz sayılmaktadır.

Sigorta sözleşmesi yapılması sırasında, sigortalanacak menfaatin var olması da gereklidir. Aksi takdirde sözleşme yine geçersiz sayılır. ETTK 1264/2. madde hükmüne göre menfaat ilişkisi olmadan gerçekleştirilen sözleşmenin batıl olacağı hükmü yer almaktaydı. Fakat TTK'da “butlan” şeklinde yer alan müeyyide “geçersizlik” olarak değiştirilmiştir. Dolayısıyla menfaat ilişkisi sigorta sözleşmesinde objektif esaslı tarafı teşkil etmektedir ve esaslı tarafı bulunmayan sözleşme yok hükmünde sayılır. Fakat kurucu unsurları bulunduğu için oluşturulan bir sözleşmede, muteberlik koşullarında kamu düzenine etkide bulunacak şekilde eksiklikler bulunuyorsa o sözleşme de butlandan söz edilebilecektir. Dolayısıyla

⁵⁹ Günay, 2019: 64-65; Bilgen, 2017: 367.

⁶⁰ TBK m.1 “Sözleşme, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur. İrade açıklaması, açık veya örtülü olabilir.”

⁶¹ Kender, 2008: 118

madde ifadesinde geçen butlan ibaresi yerine yokluk kavramını da içeren “geçersizlik” kavramının kullanılması uygun görülmüştür⁶².

Aynı şekilde sigorta sözleşmesinin gerçekleştiği anda menfaat olmakla beraber, sözleşme süresi içerisinde bu menfaat ortadan kalkarsa, menfaatin yok olduğu anda sözleşme yine geçersiz sayılacaktır⁶³.

ETTK’da menfaat ilişkisinin daha sonra ortadan kalkmasına ilişkin hukuki sonuçlar düzenlenmemiştir. TTK 1408. madde gerekçesine bakıldığında, Türk Sigorta Hukuku’nda bu duruma açıklık kazandırmak için, her tür sigorta açısından geçerliliği haiz bir düzenlemede bulunulması gerektiği düşüncesine varılmıştır. Dolayısıyla sözleşme yapıldıktan sonra oluşacak olan menfaat yokluğunda sözleşmenin konusu da söz konusu olmayacağından sözleşmenin o an itibarıyla geçersiz sayılacağı esası benimsenmiştir.

Ayrıca sigorta ettiren, sigortalı ve tazminat ödenmesinde bulunmak maksadıyla bunların hukuki olarak fiillerinden sorumlu tutuldukları kimseler, sigorta edilen menfaatle ilgili rizikonun oluşmasına kasten sebebiyet verdikleri durumda, sigortacı tazminat borcundan kurtularak almış olduğu primleri de iade etmez⁶⁴.

Söz konusu kişilerin ihmalleriyle rizikonun gerçekleştiği durumlarda sözleşmeye hüküm konulması koşuluyla sigortacı tarafın tazminattan kurtulması mümkün olmakla birlikte, aksi bir durumda kasıtlı rizikonun gerçekleşmesi durumunda tazminatın ödeneceğine dair bir anlaşmada bulunulamaz. Sözleşme metninde bu şekilde bir hükmün bulunması sözleşmeyi bütünüyle geçersiz kılacaktır⁶⁵.

Sonuç olarak tüm bu düzenlemeler sigorta sözleşmesine ilişkin temel ilkeleri oluşturur. Yani TTK 1404. madde ve 1408. madde hükümleri ile TTK 1429/1. maddesinin 2. cümlesi hükümlerine aykırı şekilde akdedilen sigorta sözleşmeleri geçersiz sayılacaktır⁶⁶.

1.5.1. TTK 1404. Madde Düzenlemesi ve Sorumluluk Sigortaları

Sorumluluk sigortaları, TTK 1404. madde kapsamında değerlendirilmelidir. Bu bağlamda sigorta yapılmasının amacı sigortalının ya da sigorta ettirenin kanunun emredici hükümlerine, kamu düzenine ve ahlaka, kişilik haklarına aykırılık teşkil edecek bir fiilden kaynaklanan zararları tazmin amacıyla düzenlenemez⁶⁷. Madde hükmünün sorumluluk sigortaları açısından değerlendirilmesi durumunda, sigortalının sorumluluğunu doğuracak

⁶² TTK 1408. madde gerekçesi.

⁶³ TTK 1408/1. maddesi.

⁶⁴ TTK 1429/1. maddesi.

⁶⁵ TTK 1452/1. maddesi.

⁶⁶ TTK 1452. maddesi.

⁶⁷ TTK m.1404 “Sigorta ettirenin veya sigortalının, kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı bir fiilinden doğabilecek bir zararını teminat altına almak amacıyla sigorta yapılamaz.”

olayın kanunun emredici hükümleri, kişilik hakları, ahlak, kamu düzeni gibi hususlara aykırı bir fiili dışında başka bir durumdan kaynaklanmasının imkan dahilinde olmadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu maddenin, gerekçesinde de izah edildiği üzere, TBK 27. maddesinin sigorta sözleşmelerine bir yansıması olarak ele alınması gerekmektedir. Ayrıca sigorta himayesi konusunun kanunun emredici hükümleri, ahlak, kamu düzeni ve kişilik hakları gibi durumlara aykırı bir hususun oluşturamayacağı şeklinde anlaşılması da önem arz etmektedir.

Sorumluluk sigortalarında tazminatı, sigortalının sorumluluğundan doğan borç oluşturur. Örneğin kusur sebebiyle kazaya sebebiyet verildiği zaman da sigortacının sorumluluğu doğmaktadır. Bu durum, kanunun emredici hükümlerine aykırı bir davranışın sonucunda sorumluluğu doğan sigorta ettiren/sigortalıyı güvence altına almak yani himaye etmek anlamını taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle burada sigortalı, sigorta süresi içerisinde üçüncü kişiye zarar vermiş ve vermiş olduğu zarardan sorumluluk doğmuştur. Sigortacı da işte bu doğan sorumluluk durumunu himaye altına almıştır. Yani sigortacı tarafın sigorta tazminatına ait içerik, zarar gören üçüncü kişinin zararı tarafından oluşturulur. Bu sebeple sorumluluk sigortaları açısından, tazminat alacaklısı olmasından dolayı ilgili taraf olarak zarar gören üçüncü kişi üzerinde durmak da gerekmektedir. Sorumluluk sigortaları açısından, sigortalının sorumluluğundan kaynaklanan zararı güvence altına aldığı sigortacının tazminat borcu içeriğinin de buna göre tespitinin yapılması gerekmektedir⁶⁸.

1.5.2. Sigorta Sözleşmesinde Menfaat

Sigorta sözleşmesinin sigorta hukukundan kaynaklanan temel unsurları arasında menfaat, riziko/olay, sigorta bedeli/sigorta tazminatı ve prim yer alır. Sigorta sözleşmesinde bahsedilen ilk unsur sigorta menfaatidir. Sigorta menfaati, sigorta sözleşmesinin asıl konusunu oluşturur⁶⁹. Her şeyden önce sigorta sözleşmesi öncesinde sigortalanması gereken bir menfaatin var olması gerekir. Diğer bir ifadeyle bir kişinin parayla ölçülebilir bir iktisadi kıymeti veya menfaati olması gerekmektedir.

TTK'nın 1401. maddesinde tazmin edilmesi gereken zararın para ile ölçülebilmesi ve menfaatin değer kaybına neden olmasıyla bir bedelin tazmin edilmesi söz konusudur. Böylelikle bir ilke olarak, menfaat benimsenmiş durumdadır⁷⁰. Sigorta sözleşmelerinde menfaat en çok mal sigortalarında söz konusu olmaktadır⁷¹.

⁶⁸ Aras, 2013: 1-7.

⁶⁹ Bozkurt, 2018: 43; Çeker, 2015: 64.

⁷⁰ Öztuna, 2018: 109.

⁷¹ Bilgen, 2017: 63.

Meblağ sigortaları açısından bakıldığında sigorta ettiren kendi hayatıyla ilgili olarak ölüm veya hastalık olayına karşı sigorta ettirmişse, burada menfaatin varlığı aranmaz⁷². Fakat sigorta ettiren üçüncü bir kişinin hayatıyla ilgili olarak sigorta yaptırırsa, sözleşmenin yapıldığı sırada, sigorta ettirenin üçüncü kişinin hayatının devamında menfaat ilişkisinin bulunması gereklidir⁷³. Örneğin, sigorta ettiren, eşinin hayatını sigorta ettirirse, eşinin hayatta kalması olayında sigorta ettirenin menfaati bulunmaktadır⁷⁴.

Sonuç olarak sigortalının, sigorta ettirmekteki menfaati, ya mal varlığında hali hazırda bulunan malının yok olması neticesinde oluşacak zararı gidermek ya da bir fiili neticesinde malvarlığında oluşabilecek azalmaları önlemektir.

1.6. Sigorta Himayesinin Kapsamı

Sigortacının sigorta sözleşmesinden kaynaklanan temel edimi sigorta himayesi sağlamasıdır⁷⁵. Sigorta himayesi, sigortacının rizikoyu taşıma mükellefiyeti olarak da adlandırılır.

Sigortacı sorumluluğunun, yani tehlike taşıma mükellefiyetinin prensip olarak primin veya ilk taksitin ödenmesi ile başladığı kabul edilmektedir. Dolayısıyla ilk prim ödemesi yapıncaya kadar sigorta himayesi yani sigortaya ait maddi süre başlamaz. Sigortacının mesuliyet açısından ilk priminin ödenmiş olması şartı ise şu düşünceye dayanır. Sigortacının tehlike taşıması, kural gereği hiç olmazsa ilk primin ödendiği andan yani karşı edimin kısmen olsun ifasından sonra başlaması durumudur. İlk primin ödenmesinin tarafların anlaşması ile ileriye bırakılması durumunda; yani tecil edilmesi durumunda, bu durum sigorta himayesi başlangıcına engel teşkil etmeyecektir⁷⁶.

Sigorta sözleşmesinin konusu ve kapsamı, TTK 1473. maddesinde düzenlenmiştir. Bu bağlamda, sigortacı sorumluluk sigortasıyla sözleşme metninde aksi hüküm bulunmuyorsa sigortalı tarafın sözleşme hükümlerinde belirtilen ve zarar daha sonra doğsa da, sigorta süresi içerisinde meydana gelen bir olayın sebep olduğu sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesi metninde belirtilen miktar kadar tazminat ödeyecektir. Sigorta, sigortalı tarafın işletmesiyle ilgili sorumluluk için yaptırılmış ise, sözleşme metninde aksine bir hüküm bulunmuyorsa bu sigorta, sigortalı tarafın temsilcisiyle işletmedeki veya işletmenin bir kısmının yönetimindeki, denetimindeki ve işletmede çalıştırılan kimselerin sorumluluğunun da karşılamaktadır. Böylelikle sigortanın bu kişiler lehine yapıldığı kabul edilir.

⁷² Bozer, 2009: 178.

⁷³ Bozer, 2009: 180.

⁷⁴ Bozkurt, 2018: 44.

⁷⁵ Kender, 2008: 285-286.

⁷⁶ Kender, 2008: 168.

Sorumluluk sigortaları açısından sigortalının sorumluluğundan doğan borç, tazminatı oluşturur. Bir diğer ifadeyle burada sigortalı, sigorta süresi içerisinde 3. kişiye zarar vermiş; bu vermiş olduğu zarar sorumluluğunu ortaya çıkarmıştır. Sigortacı da işte bu ortaya çıkan sorumluluğu himaye altına almıştır.

Dolayısıyla sigortacının sigorta tazminatı içeriğini zarar gören 3. kişinin zararı oluşturmaktadır. Bu sebeple sorumluluk sigortaları açısından, tazminat alacaklısı olması nedeniyle ilgili taraf olarak zarar gören üçüncü kişiyi de vurgulamak gerekmektedir. Sorumluluk sigortaları açısından, sigortalının sorumluluğu kaynaklı zararın güvence altına alınmasını içeren sigortacının tazminat borcu içeriğinin de bu duruma göre tespit edilmesi gerekmektedir. Sigortacının tazminat borcu içeriğini, sigortalının sorumluluğunu ortaya çıkaran olaydan kaynaklanan zarar oluşturacağından; bu olay veya zarara ilişkin, sigortacının tazminat borcuna etkiye bulunacak her türlü savunma olanaklarına da sahip olması gerekmektedir.

Hukuki himaye edimi, sigortacı tarafın, mağdurun ileri sürdüğü haksız tazminat taleplerine karşı sigorta ettiren tarafı kurtarmayı içeren edimi ifade etmektedir. Bir takım sigorta genel şartlarında, sigortacı tarafın hukuki himaye edimini açıkça üstlendiği anlaşılmaktadır. Örnek verilecek olursa, üçüncü şahıslar karşısında Mali Mesuliyet Sigortası genel şartlarının 9. maddesi 2. fıkrasına göre, dava açılması durumunda, sigortacının, sigortalı adına davayı takip edeceği ifade edilmektedir. Bu noktada sigortalı, sigortacı tarafın yönlendireceği avukata bu duruma ilişkin gereken her türlü izni vermek zorundadır. Davaya ilişkin masrafların ise sigortacı tarafından ödeneceği belirtilmiştir. Söz konusu masraflar ile zarar gören tarafa verilecek tazminatın miktarı sigorta sözleşmesinde belirtilmiş olan azami tutarı geçemez. Söz konusu hüküm ile sigortacı tarafın hukuki himaye edimini asli edim yükümlüğü bağlamında üstlendiği görülmektedir. Sigortacı tarafın hukuki himaye edimini asli edim yükümlülüğü olarak üstlenmesi durumunda, sigorta ettiren tarafın kurtarma yükümlülüğüne yönelik bir faaliyetinden söz edilemez. Dava masrafları, TTK'nın 1293. maddesi hükmüne tabi değildir. Sorumluluk sigortaları açısından, sigorta ettirenin, mağdur tarafından açılan tazminat davasında iddia edilen tazminat talebinin reddi veya miktarın azaltılması için savunma yapması, zararı önleme ve azaltma külfeti bağlamında bir faaliyet olarak değerlendirilmeli; dava masrafları da TTK'nın 1293. maddesi kapsamında görülmelidir⁷⁷.

Rizikoya esas olan olayın da, sözleşme süresi içerisinde gerçekleşmiş olması kuralı benimsenmiştir. Buna göre; sigortacı, sadece sözleşmede öngörülen miktarla sınırlı olarak

⁷⁷ Şenocak, 2009: 217-218.

sigorta süresince gerçekleşen zararı gidermekle yükümlüdür. Sigortacı, sigorta süresinde gerçekleşen ancak zararın sonradan ortaya çıktığı durumlarda da zararı gidermekle yükümlüdür.

1.7. Poliçe

TTK 1424. maddesine göre; sigortacıya sözleşmenin gerçekleşmesinden itibaren yirmi dört saat, diğer durumlarda on beş gün içinde, sigorta ettirene poliçeyi verme yükümlülüğü yüklenmiştir. Sigorta sözleşmesinin kendisi veya acentesi tarafından düzenlenmesinde fark yoktur. Ancak poliçenin yetkililerce imzalanmış olması gerekmektedir. Bu noktada sigorta poliçesi, bir ispat aracı olup öncelikle taraflar arasında bir sözleşme kurularak daha sonrasında sigortacı, sigorta ettirene sigorta poliçesi düzenleyip verecektir. Poliçe verilmeden prim ödenmez ve böylece sorumluluk da başlamamış olmaz⁷⁸. Dolayısıyla poliçenin prim ödemesinden önce oluşturulması gerekmektedir.

Poliçenin geç verilmesinden kaynaklanan zararlardan sigortacı sorumlu tutulur. Sigorta ettiren poliçeyi kaybettiği durumlarda, sigortacıdan yeni bir poliçe vermesini isteyebilir. Ancak bunun gideri kendisine (sigorta ettirene) aittir. Sigortacının poliçe verme yükümlülüğünü ihmal ettiği durumlarda, sözleşmenin ispat edilmesi genel hükümlere bağlıdır.

Bu noktada genel hükümler bağlamında, TTK'nın 1423. Maddesi esas alınmaktadır. Söz konusu maddeye göre, sigortacı ve sigorta acentesi, sözleşmenin kurulması öncesinde, sigortacı için gereken inceleme süresini de tanınmak koşuluyla kurulacak olan sigorta sözleşmesine ilişkin bütün bilgileri, sigortalı haklarını, sigortalı tarafın özel olarak dikkat etmesi gerekli olan hükümleri, ortaya çıkan gelişmelere bağlı olarak değişen olaylara ilişkin bildirim yükümlülükleri çerçevesini sigorta ettirene yazılı şekilde iletir. Bununla birlikte sigortacı, poliçeden bağımsız olacak şekilde sözleşme süresi içinde sigorta ilişkisi açısından mühim sayılabilecek olay ve gelişmeleri sigortalı tarafa yazılı bir şekilde izah eder.

Sigorta sözleşmesi yapmak isteyen tarafların, gerek sözleşme öncesi müzakere sırasında bilgilendirilmeleri, gerekse sözleşmenin kurulması aşamasında sözleşmenin konusu, teminatlar ve diğer özellikler hakkında bilgilendirilmeleri gerekmektedir. Bu bağlamda sigorta sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik (BİY) ve TTK 1423. madde ile sigortacının sigorta ettireni bilgilendirmesini içeren görev ve sorumlulukları belirlenmiştir. Aydınlatma yükümlülüğü, taraflar arasında sigorta sözleşmesinin kurulmasından önce başlayıp ve sözleşmenin geçerli olduğu süre boyunca da devam etmekte olan bir yükümlülüğü

⁷⁸ Ünan, 2016: 245.

ifade eder. Sigortacı bu süre içerisinde sadece bilgi vermekle yükümlü olmayıp ayrıca dürüstlük kuralı gereği sigorta ettiren tarafından yanlış nitelendirilebilecek yaklaşımlardan da kaçınılmalıdır⁷⁹.

Aynı maddeye göre sigortacı, sigorta sözleşmesiyle ilgili bütün bilgileri, sigortalının haklarını, sigortalının özel olarak göz önünde bulundurması gereken hükümleri, gelişmelere bağlı bildirim yükümlülükleri kaynaklı aydınlatma yükümlülüğü şartlarını sigortalıya karşı yerine getirmese de sigortalının, sözleşme yapılmasına 14 gün içinde itiraz etmemesi durumunda sözleşmenin poliçede yazılan şartlar ve poliçenin ayrılmaz bir parçası olan genel şartlar çerçevesinde gerçekleşmiş olduğu kabul edilmektedir.

Ancak TTK 1424. maddeden de açıkça anlaşıldığı üzere poliçe verme yükümlülüğü, sigortacının borcudur ve ihlal ederse sorumluluk ortaya çıkar⁸⁰. Sigorta poliçesi, bir ispat aracıdır. Öncelikle taraflar arasında bir sözleşme kurulacak, daha sonrasında sigortacı, sigorta ettirene sigorta poliçesi düzenleyip verecektir⁸¹.

Poliçe verilmeden prim ödenmemekte ve böylelikle sorumluluk başlamamaktadır⁸². Sigorta poliçesi maddeden de anlaşılabileceği üzere sigortacı tarafından veya acente aracılığıyla yapılmışsa poliçenin imzalanmasından itibaren 24 saat içerisinde diğer durumlarda 15 gün içerisinde verilecektir. TTK 1526/II. maddesi gereği sigorta sözleşmesi üzerindeki imza faksimile baskı, ıslak imza veya sembol şeklinde olabileceği için poliçedeki imzada özel ıslak imza şartı aranmaz⁸³.

Poliçenin kaybedilmesi durumunda sigorta ettirenin giderlerini ödemek kaydıyla sigortacıdan sigorta poliçesini tekrar isteme hakkı vardır. Sigorta sözleşmesinin geçerliliği için belirli bir şekil şartı da bulunmaz. Bu nedenle poliçenin verilmesi sigorta sözleşmesi açısından bir geçerlilik şartı değildir. Sigorta poliçesinin verilmediği durumlarda, sigorta ettirenin ödemiş olduğu primler, taraflar arasındaki yazışmalar sigorta sözleşmesi yapıldığı konusunda kanaat uyandırdığı takdirde sözleşmenin varlığına kanıt oluşturabilir⁸⁴.

Sigorta poliçesinin içeriğinde taraflara ait haklar, temerrüdle ilgili hükümler, sigorta genel şartları ve varsa özel şartlar yer almalıdır. Bu kriterler en temel esaslar olması nedeniyle, taraflar kendi aralarında sözleşmenin içeriğini zenginleştirebilirler. Ancak sigorta poliçesi de aydınlatma yükümlülüğünde olduğu gibi açık ve sade olmalı, yanlış anlaşılmalara imkan tanınamalıdır.

⁷⁹ Özdamar, 2010: 1677-1683.

⁸⁰ Ulaş, 2012: 972.

⁸¹ Kayıhan, 2004: 69.

⁸² Bozkurt, 2018: 109.

⁸³ Ünan, 1998: 247.

⁸⁴ Karasu, 2016: 71

1.8. Sigorta Primi

Sigorta sözleşmesinin diğer bir önemli unsuru da primdir. Sigorta sözleşmesi, karşılıklı yükümlülükleri kapsayan sözleşmeler arasında olduğundan, sigorta ettiren, sigortacıya belirli bir ücret ödemek mecburiyetindedir ki, bu ücrete sigortacılık literatüründe prim (sigorta ücreti) denir⁸⁵. Örneğin, yangın tehlikesine karşı evini sigorta ettiren kişinin sigorta şirketine yaptığı aylık veya yıllık ödemelere sigorta primi denilmektedir⁸⁶.

Prim ödeme borçlusu ise sigorta ettirendir. Sigortalı ya da sigortadan faydalanan kişiler sigorta sözleşmesinde üçüncü kişi konumunda olduklarından prim ödeme borçlusu değildirler⁸⁷.

Özel sigortalar, kural olarak isteğe bağlı bir şekilde yaptırılmakta ancak bazı durumlarda sigorta yaptırmak zorunlu kılınmaktadır. Zorunlu sigortalardan en sık görülen örneklerden birisi de ZMSS'dir. KTK'nın 91 ile 101. maddeleri arasında düzenlenmiş olan ZMSS, pasif sigortası kapsamında değerlendirilen zorunlu bir özel sigortadır⁸⁸.

Sigorta primleri bir kerede ve peşin olarak alınmaktadır ve bu sigorta karşılığında sigorta edilen araçtan kaynaklanan bir trafik kazası sonucunda üçüncü kişilerin sigorta kapsamında olan zararı sigorta limiti kapsamında karşılanmaktadır. Yani ZMSS, sigortacının poliçede belirtilen sınırlar içinde, işletenin yerini alarak onun kusursuz sorumluluğunu üstlendiği bir sözleşme⁸⁹ türüdür.

Sigorta ettirenin, sözleşme ile kararlaştırılmış olan primi ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır. Primin ödenmemesi sigorta sözleşmesinin kurulmasını engellemez. Ancak sigortacının sorumluluğu da primin ilk taksiti ödenmeden başlamaz⁹⁰. Bu duruma ilişkin bir somut olaya bakıldığında, “kasko sigorta poliçesi, 30.07.2010- 30.07.2011 aralığını kapsar şekilde vadeli olarak düzenlenmiştir. Kaza ise 31.07.2010 tarihinde gerçekleşmiştir. Davacı tarafından işletilen araca sigorta poliçesi düzenlenmiş, poliçenin 3.560,31 TL'lik primin peşin olarak 30.07.2010 tarihinde ödeneceği kararlaştırılmıştır. Ancak poliçenin düzenlendiği tarihten 1 gün sonra poliçe prim borcu ödenmeden 31.07.2010 tarihinde davacının aracı kaza yaparak hasar almıştır. Sigorta bedelinin ödendiğinin kabulüne olanak olmadığı gerekçe gösterilerek riziko tarihi itibarı ile poliçeye ait herhangi bir prim ödemesi olmadığı sabit görülmüş Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartlarının C. 1. maddesi gereğince sigorta

⁸⁵ Ulaş, 2002: 40; Ayhan vd., 2019: 143.

⁸⁶ Çeker, 2015: 3.

⁸⁷ Bilgen, 2017: 74.

⁸⁸ Mülazımoğlu, 2015: 230.

⁸⁹ Bozer, 2009: 130.

⁹⁰ Sigortaya ilişkin kanun hükümleri çerçevesinde sigortacının sorumluluğu, yani tehlike taşıma mükellefiyeti prensip olarak primin veya ilk taksitin ödenmesi ile başlamaktadır. Sigortanın maddi süresi olarak da adlandırılan bu hüküm dolayısıyla ilk prim ödeninceye kadar sigorta himayesi başlamaz. Diğer bir ifadeyle, sigortanın maddi başlangıcı sigortacının sorumluluğunun başlangıcıdır. Kender, 1998: 40; Kender, 2008: 227.

teminatının başlamadığı kabul edilerek mahkeme tarafından davanın reddine karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde hüküm verilmesi doğru bulunmamıştır”⁹¹.

Dolayısıyla sözleşmenin diğer tüm koşulları yerine getirilmiş olsa bile prim ödenmemişse sigortacının rizikoyu taşıma yükümlülüğü yoktur⁹². Bu nedenle primin belirli ya da belirlenebilir olması gerekmektedir. Eğer prim sigorta sözleşmesinde belirtilmemişse, taraflardan birinin veya üçüncü bir kişinin irade açıklamalarıyla veya gelişen olaylara göre hâkim kararıyla belirlenir. Ayrıca sözleşmede aksi belirtilmedikçe TTK 1430. maddeye göre sigorta primi peşin olarak ödenir⁹³. Bu noktada sigorta primi peşin olarak ödenebilecek olduğu gibi taksitle ödeneceği de kararlaştırılabilir.

1.9. Sigorta Sözleşmesinin Sona Ermesi

Türk Sigorta Hukuku’nda sigorta sözleşmesini sonlandıran pek çok durum bulunur. Bu hallerin çoğu TTK’da düzenlenmiş olmakla birlikte sigorta sözleşmesini sona erdiren hallerin bir kısmı ise BK hükümlerinde yer almaktadır.

Sigorta sözleşmesini sona erdiren belli başlı durumlar ise şunlardır:

- *Sigorta sözleşmesi metninde belirlenen sürenin sona ermesi,
- *Sözleşmeyi tarafların bozma sözleşmesiyle karşılıklı olarak sonlandırması,
- *Rizikonun vuku bulması,
- *Sigorta menfaatinin ortadan kalkması yahut el değiştirmesi,
- *Taraflardan birinin fesih hakkını kullanması,
- *Sigorta sözleşmesinde cayma (dönme),
- *Sigorta ettiren tarafın bağlı olduğu yükümlülükleri ihlal etmesi,
- *Aciz haline düşme
- *Sigortacının iflasıdır.

TTK’da hüküm olmadığı durumlarda sigorta sözleşmesiyle ilgili BK hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. TTK 1451. maddesi göz önüne alındığında, sigorta sözleşmelerinin, borçlar hukuku sözleşmesi olarak TTK’nın ilgili hükümlerinin yanında, BK hükümleri çerçevesinde de sona ereceğinin kabul edilmesi gerekmektedir⁹⁴.

Sigorta sözleşmesi kendiliğinden sona erebileceği gibi tarafların iradesiyle de sona erdirilebilir⁹⁵. Sözleşme belirli süreli ise, sürenin sona ermesi de sözleşme ilişkisini sona erdirir⁹⁶.

⁹¹ Y. HGK. T. 02.04.2019, E. 2018/26, K. 2019/396(www.sinerjimevzuat.com.tr)

⁹² Özkan, 2017: 97.

⁹³ Kender, 2008: 251.

⁹⁴ Ayhan vd., 2019: 215; Bozkurt, 2018: 86.

⁹⁵ Günay, 2019: 133.

Bununla birlikte zorunlu mali sorumluluk sigortasında rizikonun gerçekleşmesi durumunda da sigorta sözleşmesi sona ermektedir. Her ne kadar sigorta sözleşmesi sona erse de sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğü devam etmektedir. Buna karşılık sigorta ettirenin de kazanın meydana geldiğini sigortacıya bildirme ve sigorta konusu araçtaki zararın artmasını önleme sorumluluğu vardır. Riziko, karayolları üzerinde işleten tarafa ait bir araçtan kaynaklanan ölüm, yaralanma veya zararlar neticelenmiş trafik kazalarını ifade etmektedir. ZMSS çerçevesinde teminat altına alınmış olan rizikolar; sigortalı aracın üçüncü kişinin ölümü, yaralanması veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermesi durumunda meydana gelecek zararları ifade etmektedir. Riziko kavramı ise teknik olarak maddi zararın karşılanmasını içermektedir⁹⁷. Bu durumda meydana gelen rizikonun boyutu da önemlidir. Eğer meydana gelen kaza neticesinde kısmi bir zarar meydana gelmişse sigorta sözleşmesi de devam etmektedir. Ancak meydana gelen zarar sigortacının vaat ettiği teminat miktarını aşıyorsa yine sigorta sözleşmesi son bulur. Örnekle açıklamak gerekirse bakanlığın 2021 yılı için asgari teminat miktarı 43.000 TL'dir. Sigortalının 2021 yılı içerisinde geçirdiği bir kaza neticesinde araçta 20.000 TL'lik bir hasar oluşması durumunda kısmi zarar meydana geldiği için sigorta sözleşmesi devam edecektir. Ama aynı kazada teminat limitini aşacak şekilde bir hasar oluşursa ya da sigortalanan araç kullanılamayacak hale gelirse artık sigorta sözleşmesi son bulacaktır.

Bunlarla birlikte BK 132. maddesi ile 161. madde arasında borcu sona erdiren sebepleri de yenileme, borçlu ve alacaklı sıfatlarının birleşmesi, ibra, takas, borçlunun sorumlu olmadığı sonraki ifa imkansızlığı ve zamanaşımı olarak düzenlemiştir⁹⁸.

1.10. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Trafik Sigortası

Trafik sigortası ile sigortacı, poliçede tanımı yapılan motorlu aracın işletmesi sırasında, bir kişinin ölümü yahut yaralanması veya bir şeyin zarar görmesine sebep olması nedeniyle, 2918 sayılı KTK'ya göre işleten tarafa düşen hukuki sorumluluğunu, sigorta sözleşmesi içeriğinde bulunan zorunlu sigorta limitlerine kadar tazmin etmesi gerekmektedir. Sağladığı söz konusu teminata dahil herhangi bir hasarın oluşması halinde, eksiksiz bir dosyayla gerçekleştirilen başvuruyla birlikte sekiz iş günü içerisinde tazminat ödemesinin gerçekleşmesi gerekir. Teminat harici pek çok durum mevzuatta belirtilmiştir. İşletilme durumunda olmayan araçlardan kaynaklanan zararlar, işletenin ileri sürdüğü tazminat talepleri ve işleten tarafın eşinin, kendisine evlat edinme ilişkisiyle bağlı olanlar ve birlikte yaşadığı

⁹⁶ Ayhan vd., 2019: 215.

⁹⁷ Ulaş, 2002: 733-734.

⁹⁸ Günay, 2019: 133.

kardeşlerinin mallarına gelen zararlardan dolayı ileri sürebilecek talepler teminat haricinde kabul edilmektedir.

Bununla birlikte zarar görenlerin yanlarında olan bagaj ve benzeri eşya haricinde taşınan eşyanın başına gelebilecek zararlar, manevi tazminat talepleri, işletenin 2918 sayılı KTK gereğince eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yönelteceği talepler, işletenin aracına yahut bu araç ile çekilen römorklara ve yarı römorklara veya çekilen araçların uğrayacağı zararlar, motorlu araçlara ilişkin mesleki faaliyet sürdüren teşebbüslere, gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklikte bulunulması gibi bir maksatla bırakılan aracın sebebiyet vereceği zararlar; aracın yetkili makamlar tarafından verilen izin ile düzenlenen yarışlara katılması veya yarışlara katılan araçlara eşlik etmesiyle gösterilerde kullanımı neticesinde oluşacak zararlar; çalınan veya gasp edilen araçların sebebiyet verdikleri ve mevzuat gereğince işletenin sorumlu tutulmadığı zararlar, çalınma veya gasp durumunu bilerek araca binen kişiler ve aracı çalan ve gasp eden kişilerin zararıyla, motorlu bisikletler kullanımından kaynaklanan zararlar kapsam içerisinde yer almamaktadır⁹⁹.

1.10.1. Hukukî Niteliği ve Yasal Dayanağı

KTK' nın 91-101. maddeleri arasında ZMSS hüküm altına alınmıştır. KTK' nın 91. maddesinin 1. fıkrası hükmü çerçevesinde, motorlu araç işleteni sayılan kişiler ZMSS yaptırmak zorundadırlar. Söz konusu sigorta bir tür kaza sigortası olarak kabul edilmektedir. ZMSS, Türkiye'de kaza sigortası alanında çalışma yetkisi olan sigorta şirketleri tarafından yapılmak durumundadır. Bu çerçevede KTK 101/1. maddesi hükmünce, sigorta şirketlerinin ZMSS yapma zorunlulukları bulunmaktadır. Bununla birlikte, KTK' nın 24. maddesi 1. fıkrası gereği, trafik belgesi alabilmek için, malî sorumluluk sigorta poliçesinin ibraz edilmesi gerekir.

KTK 91. maddesi gereğince ZMSS' nin genel sorumluluk sigortaları içerisinde en mühim ayırt edici özelliği, yasal düzenleme gereğince motorlu araç işletenlerine yaptırılması zorunlu tutulan bir sigortadır. TTK' da genel anlamda sorumluluk sigortasına ilişkin uygulanacak hükümlerin yetersiz kalması, özel yasal düzenlemelerde bulunulmasını zorunlu hale getirmiştir. Bunlar arasında en mühim ve en ayrıntılı olanı, 2918 sayılı KTK'nın "Hukuki Sorumluluk ve Sigorta" başlıklı 8. kısmında bulunan motorlu araçlar ZMSS ile ilgili hükümlerdir. Bununla birlikte KZMSS Genel Şartları uygulama alanı bulacaktır.

⁹⁹ Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, 1995, 11.

ZMSS'nin yaptırılmasıyla sigorta ettiren tarafın sorumluluğu ortadan kalkmamaktadır. Bu sigortayla sigorta ettirenin kendi fiili ile sebebiyet verdiği kaza neticesinde, mal varlığında oluşması muhtemel eksilme güvence altına alınır¹⁰⁰.

ZMSS ayrıca zararın tazmin edilmesine yönelik bir anlaşma hüviyetindedir. Bu nedenle sigortalının sigorta sözleşmesi yapılmasından dolayı bir menfaati olamaz. Bununla birlikte sigortacı tarafından ödenecek azami tutar üçüncü kişinin uğradığı ve sigortalı tarafından karşılanma yükümlülüğü olan gerçek zararın üstüne de çıkamaz¹⁰¹.

KZMSS'nin düzenlendiği KTK hükümlerinde özel hüküm bulunmadığında TTK'nın sorumluluk sigortaları ile ilgili hükümleri ve sigorta hukukuyla ilgili genel hükümler öncelikli olarak uygulanır¹⁰². Burada hüküm bulunmayan durumlarda ise mal sigortaları ile ilgili hükümler kısıtlı bir oranda sorumluluk sigortalarına uygulanabilir¹⁰³.

Motorlu araç işletenin sorumluluğunun düzenlendiği KTK 85. maddesinin 1. fıkrası, ilke olarak tehlike sorumluluğu kavramını ifade eder. Bu durumda, motorlu aracın işletilmesiyle zarar arasında illiyet bağının olması, sorumluluk oluşması için yeterli görülür. Fakat bazı durumlarda olağan kusursuz sorumluluk ve kusur sorumluluğu da benimsenir. Bu duruma örnek verilecek olursa, KTK 85. madde 3. fıkrası hükmü gereğince, işletilme durumunda olmayan bir aracın neden olduğu trafik kazası nedeniyle işletenin sorumlu olabilmesi için, zarar gören tarafın, kazanın meydana gelmesinde işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerle ilgili bir kusurun varlığını ya da araçta bulunan bozukluğun kazaya sebebiyet verdiğini ispatlamak zorundadır¹⁰⁴.

1.10.2. Tanım ve Temel Özellikleri

KTK'da motorlu araçlar ZMSS'nin tanımı yapılmaz. Fakat bu yasanın “İşleten ve Araç İşleticisinin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibinin Hukuki Sorumluluğu” başlığıyla düzenlenmiş olan 85. maddesi ve “Sigorta” başlığıyla düzenlenmiş olan 91. maddesi hükmünden hareketle bir tanımlama yapılabilir. Bu çerçevede ZMSS, motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi esnasında bir kimsenin ölümü veya yaralanması veya bir şeyin zarar görmesine sebebiyet vermesi durumunda o aracı işletenin, üçüncü kişiler karşısındaki sorumluluğu belli limitler çerçevesinde güvence altına alarak yaptırılması yasayla zorunlu tutulmuş bir sorumluluk sigortası¹⁰⁵ türünü ifade etmektedir.

¹⁰⁰ Bozer, 1981: 174; Bozer, 2009: 130; Özsunay, 1975: 390; Ergün: 1984, 488.

¹⁰¹ Şenocak, 2000: 35, dn. 173 ve 36.

¹⁰² Karasu, 2015: 683 vd.

¹⁰³ Ulaş, 2012: 166 vd.

¹⁰⁴ Karasu, 2015: 22.

¹⁰⁵ Tepedelen, 2017: 47. İlgili hükme ilişkin Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 17. HD. 11.3.2013 T. 2013/503 E. 2013/3122 K., www.kazanci.com, E.T.: 18.2.2021.

KZMSS, pasif zarar sigortası ve malvarlığı sigortası olarak nitelendirilir¹⁰⁶. KZMSS, karayolunda motorlu araç işletenin, üçüncü kişilere vermiş olduğu bedensel ve eşya zararlarından kaynaklı olarak; işletenin mali ve hukuki sorumluluğunu üçüncü kişiler karşısında güvence altına alması nedeniyle pasif ve bununla birlikte zarar sigortası özelliği taşıyan bir sigorta şeklidir¹⁰⁷.

Yukarıda da ifade edildiği üzere ZMSS, motorlu araç işletenin, üçüncü kişilere vermiş olduğu bedensel ve eşya zararları nedeniyle malî ve hukukî sorumluluğunun güvence altına alınmış olmasından dolayı, bir zarar sigortası ve aynı zamanda pasif sigortadır¹⁰⁸.

KZMSS kapsamı taşıt yönünden incelenecek olursa; bunlar, KTK'nın 3. Maddesi metninde “motorlu araç” olarak tanımlanan araçları ifade etmektedir. Bu çerçevede, motorlu araç tanımı ve KTK'nun 103. maddesi birlikte değerlendirildiğinde, her türlü motorsuz taşıt ve motorlu bisiklet, ZMSS'ye tabi değildir.

1.10.3. Taraflar ve Sigortaya İlişkin Yükümlüler

Kamu otoritesi tarafından, gerek sigorta şirketlerine gerekse sigortalılara trafik sigortası yapma yükümlülüğü getirilmiştir. Bir diğer ifadeyle, aracı olan herkesin trafiğe çıkabilmesi için bu sigortayı yaptırmaya mükellefiyet bulunurken, ilgili branşta faaliyet yürüten sigorta şirketlerinin de kendilerine başvuran sigortalılara bir sigorta sözleşmesi yapma yükümlülükleri bulunmaktadır.

Sigorta sözleşmesi, bir taraftan sigorta ettiren tarafından prim ödeme borcunun üstlenildiği, diğer taraftan sigortacı tarafından sigorta himayesinin sağlandığı tam iki taraflı borç oluşturan bir sözleşme türünü ifade etmektedir¹⁰⁹. Sorumluluk sigortası, sigorta ettirenin, mal varlığında oluşması muhtemel bir eksilme karşısında riski teminat altına aldıracağı bir sigorta türüdür. KMAMZSS de bir sorumluluk sigortası türü olması nedeniyle, bu sözleşmenin taraflarını sigortacı ve sigorta ettiren oluşturmaktadır. Bu sigorta KTK uyarınca zorunlu tutulsa da, KMAZMSS'nin kendiliğinden oluşan bir sigorta türü olduğu söylenemez. Sadece tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla kurulmaktadır¹¹⁰.

Nitekim Kanun ile sigorta yaptırmaya zorunluluğu hükmünün olması sigortanın kanun gereği kendi kendine oluştuğu anlamını taşımaz. Bundan ayrı sigorta sözleşmesi herhangi bir şekle bağlı olmayarak geçerli bir icap ve kabul beyanıyla oluşur. İcap(öneri) genellikle sigorta

¹⁰⁶ Memiş, 2004: 73.

¹⁰⁷ Karasu, 2015: 21.

¹⁰⁸ Ulaş, 2002: 625; Ulaş, 2012: 876; İmre, 1975: 263; Havutçu; Gökyayla, 1999: 218; Karasu, 2016: 21.

¹⁰⁹ Misili, 2017: 593; Korkmaz, 2004: 25, 35, 41.

¹¹⁰ Ulaş, 2002: 877.

ettiren tarafından yapılır fakat sigortacı da öneride bulunabilir. Sigorta poliçesi ise, tamamlanan sigorta sözleşmesinin yer aldığı belge niteliğindedir¹¹¹.

Sigorta sözleşmesinin poliçeye bağlanmış olması nedeniyle uygulama açısından poliçenin teslim edilmesi önem arz etmektedir. Fakat poliçe sigorta sözleşmesinde kurucu unsuru oluşturmaz ve sözleşme poliçenin teslimi öncesinde de imzalanmış olabilir. Uygulama açısından sigortacının icapta bulunan sigorta ettirene poliçeyi teslim etmesi kabul beyanı şeklinde yorumlanmakta ve böylelikle poliçeye pratik bir işlev de yüklenmektedir. Fakat kabul süresinin geçmesi gibi durumlarda sigortacı tarafından teslim edilecek poliçe yeni bir icap niteliği taşır. Bu nedenle poliçenin sigorta sözleşmesinin kanıtlanması işlevini yerine getirdiği anlaşılmaktadır¹¹².

KTK'nın 101. maddesi; motorlu araçların ZMSS'sinin sadece kaza sigortası yapma yetkisi olan sigorta şirketleri tarafından yapılabileceklerini belirtmektedir. Yine aynı madde, söz konusu sigorta şirketlerinin ZMSS yapma yükümlülükleri olduklarını da düzenlemiştir. Burada kamu düzeninden dolayı sözleşme serbestisine sınırlama getirilmekte olup, sözleşme yapma yetkisi olan sigortacılara kanun ile belirtilerek sınırlandırma getirilmiştir¹¹³.

KMZSS'de, sigortacı, poliçede tanımlanmış olan motorlu aracın işletilmesi esnasında, üçüncü şahısların ölümü veya yaralanması veya bir şeyin zarar görmesine sebebiyet vermesinden dolayı, 2918 sayılı KTK'ya göre sigortalı tarafa düşen hukuki sorumluluğa göre bu Trafik Sigortası Genel Şartları'nda içeriği belirlenmiş tazminatlarla ilgili talepleri, kaza tarihinden itibaren geçerli olan zorunlu sigorta limitleri kapsamında karşılama yükümlülüğü bulunmaktadır.

Dolayısıyla söz konusu sigortayla sadece sigorta ettiren tarafın korunması değil; sigorta ettiren tarafın eyleminden zarar gören üçüncü kişilerin uğradıkları zararın tazmin edilmesi de amaçlanmaktadır¹¹⁴.

Sorumluluk sigortaları açısından asıl hukuki menfaat sigorta ettiren tarafın menfaati olmakla birlikte¹¹⁵, üçüncü kişilerin sigorta ettirene yönelik tazminat talepleri de güvence altına alınmış olduğundan, KMAZMSS türünde de üçüncü kişilere doğrudan dava hakkı tanınır. 6102 sayılı TTK 1478. maddesinde ise, bunu bütün sorumluluk sigortaları açısından kural haline getirmiştir¹¹⁶. Dolayısıyla zarar gören, uğramış olduğu zararın sigorta bedeline

¹¹¹ Kender, 1984: 41.

¹¹² Bahtiyar, 1997: 90.

¹¹³ Ulaş, 2012: 730.

¹¹⁴ Ulaş, 2012: 764; Tepedelen, 2017: 47.

¹¹⁵ Yalçınkaya, 2019: 402.

¹¹⁶ Bozkurt, 2018: 200-201.

kadar olan kısmının tazmin edilmesini, sigorta sözleşmesi için geçerli olan zamanaşımı süresi içinde olmak şartıyla, doğrudan sigortacı taraftan talep edebilir.

1.10.4. Teminat ve Primler

KMAZMSS ile sigorta ettirenin motorlu aracın işletilmesi esnasında sebebiyet verdiği zararlar nedeniyle üçüncü kişiler veya onların eşyalarında oluşan zararların, poliçe metninde belirtilen limitler kapsamında karşılanması amaçlanır¹¹⁷. Söz konusu sigortanın kapsamı, KTK 91. maddesi 1. fıkrası ve KTK 85. maddesi 1. fıkrasına yapılan atfa dayanılarak belirlenmiştir. KMZSS Genel Şartları'nın A.3. ve A.5. maddesiyle de teminat kapsamında düzenleme yapılmıştır.

ZMSSGŞ'nın A3/I. maddesinde de ifade edildiği üzere, bu tür sigorta ile, sigorta ettirenin motorlu aracın işletilmesi esnasında sebep olduğu ve üçüncü kişilerde veya onların mallarında meydana gelen zararların KTK'da belirlenen hukuki sorumluluk içerisinde ve Genel Şartlarda belirlenmiş olan teminat kapsamında poliçede belirlenen limitler içerisinde karşılanması hedeflenmektedir¹¹⁸.

MKAZMSS kapsamında olan teminat türlerinden ilki maddi zararlara ilişkin teminattır. Bu çerçevede, hak sahibinin kaza tarihi itibarıyla Genel Şartlar'ın A.5. maddesinin (a) bendinde tanımı yapılan ve zarar gören araçta oluşan değer kaybı da dahil olmak üzere doğrudan malları üzerinde yaşanan azalmalarının maddi zarar olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır¹¹⁹.

Bu bağlamda ZMSS sadece maddi zararları karşılayan bir sigortadır. Manevi zararlar sigorta kapsamına girmemektedir. Nitekim Yargıtay'ın bir kararında da bu duruma işaret edilmiştir¹²⁰. Bu noktada maddi zararlar, kişiyle ilgili ölüm ve yaralanma gibi zararları ifade edebileceği gibi, eşyaya ilişkin zararlara da olabilmektedir. Zarar maddi hasarla ilgili ise, onarım giderleri arasında sayılan yedek parça ve işçilik giderleri de tazminat tutarına dâhil olacaktır¹²¹.

Bir diğer teminat, sağlık teminatıdır. Trafik kazasından dolayı zarar gören üçüncü kişinin bedensel olarak kaza öncesi durumuna kavuşması için protez organ bedellerini de içermek üzere gerçekleştirilen bütün tedavi giderlerini içeren teminat türünü ifade etmektedir¹²². Bu çerçevede trafik kazası nedeniyle mağdurun tedavisinin başlangıcından itibaren mağdurun daimi sakatlık raporu alana kadar tedavi süresi boyunca biriken bakıcı

¹¹⁷ Ulaş, 2015: 7; Yalçınkaya, 2019: 428.

¹¹⁸ Ulaş, 2015: 7.

¹¹⁹ Yıldız, 2018: 15; Yalçınkaya, 2019: 430.

¹²⁰ Yargıtay 11. HD, 22.11.2005, E. 2004/12124, K. 2005/11366, www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 18.3.2021.

¹²¹ Gökcan ve Kaymaz, 2009: 237.

¹²² Yalçınkaya, 2019: 431.

giderleri, tedaviye ilişkin diğer giderlerle trafik kazasından dolayı çalışma gücünde kısmen veya tamamen azalmasına bağlı giderler sağlık giderleri teminatının kapsamı içerisinde sayılmaktadır. KMZSS Genel Şartları'nın A.5. maddesi (b) bendi, sağlık giderleri teminatının, KTK 98. maddesi hükmü gereğince SGK'nın sorumluluğunda olduğunu ve sigortacının ve Güvence Hesabı'nın bu teminatla ilgili sorumluluğunun sona erdiğini göstermektedir.

Bir diğer teminat ise sürekli sakatlıkla ilgili teminattır. Trafik kazası neticesinde zarara uğrayan üçüncü kişinin, iyileşmeyecek kadar sakatlanması hali sürekli sakatlık durumu şeklinde tanımlanmaktadır¹²³. Sakatlık ise, özürölülük neticesinde ortaya çıkan ve normal bir insanın başarıyla neticelendirebileceği herhangi bir aktiviteyi yapmakta yaşanan bir eksiklik veya sınırlamadır. Sakatlık, geçici veya sürekli olabilir¹²⁴.

Trafik kazasından dolayı zarara uğrayan kimsenin tedavisinin tamamlanmasının akabinde yetkili bir hastaneden alınacak özürölü sağlık kurulu raporuyla sürekli sakatlık oranının tespitinden sonra ortaya çıkan bakıcı giderleri, bu teminat limitleriyle sınırlı olmak şartıyla, sürekli sakatlık teminatı kapsamı dahlindedir¹²⁵. Söz konusu teminat türü kapsamında; ekonomik geleceğin zarar görmesinden kaynaklanan kayıplar ile meslek sahibi olmanın önüne geçilmesi, meslekte yükselmeye mani olunması gibi zararlardan kaynaklanan zarar kalemlerinin de tazmini gerçekleştirilmektedir¹²⁶.

KMZSS Genel Şartları "Kapsama Giren Teminat Türleri" başlıklı A.5. maddesi (ç) bendinde, teminat kapsamında olan bir diğer teminat türü ise destekten yoksun kalma¹²⁷; yani ölüm teminatıdır. Bu çerçevede ölüm teminatı, yukarıdaki bölümde de ifade edildiği üzere üçüncü kişinin ölümü nedeniyle ölenin desteğinden yoksun kalanların destekten yoksun kalma zararlarını tazmin etmek üzere KMAZMSSGŞ ekinde yer alan esasa göre tespit edilecek bir tazminatı ifade etmektedir.

Dolayısıyla destekten yoksun kalma, ölüm ve benzeri neticeler doğuran durumlarda ölen (veya gaip olan) ve geride kalan kişiler arasındaki ilişkiye yönelik bir durumdur¹²⁸. Destekten yoksun kalma tazminatının talep ve dava hakkı, mirasçılık sıfatından bağımsız olarak¹²⁹ ölen kişiden intikal etmeyip, doğrudan doğruya destek görenlerin şahsında doğan bir haktır¹³⁰. Bu bağlamda destekten yoksun kalan kişiler, ölen kişinin akrabaları dışındaki kişiler de olabilmektedir.

¹²³ Günaştı Cantutumlu, 2017: 10.

¹²⁴ Baykan, 2000: 1.

¹²⁵ Ulaş, 2015: 10; Yalçınkaya, 2019: 432.

¹²⁶ Demir, 2018: 161-203.

¹²⁷ Detaylı bilgi için bkz. Tekinay, 1963; Gökyayla, 2004; Tazminat miktarının belirlenmesi hakkında detaylı inceleme için bkz. Kudat, 1966: 118-169

¹²⁸ Yaşar, 2018: 12.

¹²⁹ YHGK. 18.4.2007 T. 2007/4-222 E. 2007/222 K., YKD., 2007, c. 33, S. 9, 1642-1648.

¹³⁰ Karahasan, 2003: 1299; Karahasan, 1973: 407-408; Tekinay, 1963: 66; Oğuzman ve Öz, 2013: 102-103; Tandoğan, 1963: 5; Bakırcı, 1991: 23.

1.10.5. Ceza ve Denetim Mekanizmaları

TTK'nin altıncı kitabında düzenlenmiş olan sigorta ile ilgili hususlardan kaynaklanan özel hukuk uyuşmazlıkları mutlak ticari davadır. Sigorta hukukundan kaynaklanan tazminat davaları TTK'de düzenlendiği için (TTK m. 1472; m. 1481) mutlak ticari dava niteliğindedir. Örnek verilecek olursa, sigortacı tarafından sigorta tazminatının ödenmesinin akabinde TTK'nın 1472. maddesi gereğince sigortalı yerine geçerek sorumlular karşısında açacağı dava da mutlak ticari davadır.

Bir hukuk davasının ticari dava olarak düşünülmesinin en önemli neticesi, TTK'nın 5. Maddesi hükmünde düzenlenmiştir. TTK'nın 5. maddesi hükmünce aksine hüküm olmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarı dikkate alınmaksızın Asliye Ticaret Mahkemesi'nin tüm ticari davalara ve ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakma görevi bulunmaktadır. TTK'nın 4. maddesi ikinci fıkrası çerçevesinde, ticari davalarda da deliller ile bu delillerin sunulması 12.1.2011 tarihli ve 6100 sayılı HMK hükümleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Miktar veya değeri 100 bin Türk lirasını aşmayan ticari davalarda basit yargılama usulü uygulanmaktadır. HMK'da ticari davalar için özel bir yargılama usulü ve özel bir delil sistemi düzenlenmemiştir. TTK'da da bu duruma ilişkin özel bir yargılama usulü ve delil sistemi düzenlenmemiştir.

İdarenin hizmet kusurunun neden olduğu zarardan dolayı açılacak tazminat davalarında ise İdare Mahkemesi görevli mahkemedir. Bir kamu hizmeti yürütmekle yükümlü davalı KGM'nin yapım ve bakımından sorumlu olunan yolların trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurulması, karayolu yapısı ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirlerin alınması, aldırılması ve denetlenmesi görevleri olması, bunun ihlâli dolayısıyla meydana gelecek zararlardan dolayı idarenin özel hukuk hükümlerine tabi olacağı neticesi çıkarılamayacaktır. Hizmet kusurunun sebebiyet verdiği zararlar açısından, idare aleyhinde tam yargı davasının idari yargı yerinde açılması gerekmektedir. Böyle durumlarda görev, kamu düzeniyle ilgili olup, yargılamanın her aşamasında resen dikkate alınmaktadır. Trafik kazalarının sebebiyet verdiği kayıplarla ilgili davalarda yetkili mahkeme ise aşağıda madde hükmünde belirtildiği üzere bulunulan yer mahkemesidir. Nitekim KTK madde 110'a göre; *“İşleteni veya sahibi Devlet ve diğer kamu kuruluşları olan araçların sebebiyet verdiği zararlara ilişkin olanları dâhil, bu Kanundan doğan sorumluluk davaları, adli yargıda görülür. Zarar görenin kamu görevlisi olması, bu fıkra hükmünün uygulanmasını önlemez. Hemzemin geçitte meydana gelen tren-trafik kazalarında da bu Kanun hükümleri uygulanır.”* denmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK TRAFİK KAZALARI VE HUKUKİ SORUMLULUK

2.1. Kavram Olarak Trafik Kazası

Dünya nüfusunda geçmişten günümüze yaşanan artış, araç sayısındaki artışı da beraberinde getirmiştir. Araç sayısındaki artış da trafik kazalarının artmasına sebebiyet vermektedir. Artan trafik kazaları ise ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı neticeler veren problemler meydana getirmektedir. Bu kazalarda en mühim unsur ise; insanların hayatını kaybetme veya sakat kalma riskiyle karşı karşıya kalmalarıdır.

Dolayısıyla trafik ve kazaları sadece Türkiye’de değil, modern hayatla tanışmış her toplumda önemli bir sorun olarak nitelenebilir. Her ne kadar önlenemese de bazı teminatlarla trafik kazalarındaki, ölümlerin, yaralanmaların, sakatlanmaların ve meydana gelen diğer zararların önemli ölçüde tazmin edilmeye çalışıldığı da bir gerçektir.

Çalışmamızın bu kısmında öncelikle kavram olarak trafik kazası ve Zorunlu Trafik Sigortası Poliçesi kapsamında trafik kazası sayılma koşulları teorik olarak ele alınacaktır. Daha sonra trafik kazalarından kaynaklanan hukuki sorumluluk ve sorumlular mevcut literatür üzerinden incelenecektir.

2.1.1. Tanımı

Trafik kavramı, KTK 3. Maddesinde düzenlenmiş olup hayvan, araç ve yayaların karayolu üzerindeki hal ve hareketleri olarak tanımlanmaktadır¹³¹. TDK’ ya göre ise “*ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması, gidiş geliş, seyrüsefer ve ulaşım yollarında bulunan taşıt ve yayaların tümü*”¹³²’nü ifade eden bir kavramdır.

Kaza kavramı ise, kasıt olmaksızın, elde olmayan nedenlerle oluşan ve can ve/veya mal kaybına sebebiyet veren olay şeklinde¹³³ tanımlanmaktadır.

2918 sayılı KTK’ nın 3. maddesine göre trafik kazası, birden fazla aracın karayolundaki hareketleri neticesinde karıştığı olayların ölüm, yaralama ya da maddi zararlar sonuculanması olarak tanımlanmıştır. Tanımda da görüleceği üzere trafik kazası ölüm, yaralama ve maddi hasarlı olmak üzere üç şekilde meydana gelmektedir¹³⁴.

¹³¹ KTK m.3 “...Trafik : Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir...”

¹³² [https://sozluk.gov.tr. \(erişim tarihi 20.03.2021\)](https://sozluk.gov.tr. (erişim tarihi 20.03.2021))

¹³³ Yılmaz, 2002: 660.

¹³⁴ Eygü, 2018: 838.

2.1.2. Zorunlu Trafik Sigortası Kapsamında Trafik Kazası Sayılma Koşulları

Bir olayın trafik kazası olarak değerlendirilebilmesi için olayın karayolunda gerçekleşmesi, olaya en az bir aracın karışması, araç veya araçların hareket halinde olması, olay sebebiyle ölüm, yaralanma veya mal zararının meydana gelmesi şartlarının kümülatif olarak bir arada bulunması gerekmektedir¹³⁵.

Bir kazanın trafik kazası olması için KTK 3. maddesi hükmünde sayılan unsurların bir arada olmasının yanı sıra trafik kazalarının meydana gelmesi için belli başlı unsurların da bir arada olması gerekmektedir. Bu etkenler insan, yol, taşıt, çevre ve trafik uygulamalarıdır¹³⁶.

KMAZMSS kapsamında, üçüncü kişilerin yaşadıkları trafik kazaları neticesinde oluşan zararların kolayca tazmin edilmesinin sağlanması ve zarardan sorumlu olan işletenin de kaza riski karşısında ekonomik olarak korunmasını içerir. Ancak öncelikli amacın, trafik kazasından zarar göreni korumak olduğu ifade edilmelidir¹³⁷.

Motorlu bir araçtan kaynaklanan bir trafik kazası neticesinde üçüncü şahısların iktisadi anlamda değeri olan mal varlıklarında doğrudan azalmaya veya vücut bütünlüğünde eksilme, sürekli sakatlık veya ölüme yol açılmasından dolayı ilgililerin uğramış oldukları maddi zararlar¹³⁸ da trafik kazasında oluşan maddi zarar durumunu ifade eder.

Bütün bu bilgilerden hareketle bir olay, trafik kazası sayılabilmesi için bazı özellikleri barındırması gerekir. Bu özelliklerden birisinin eksikliği halinde vaka, asayiş vakası olarak değerlendirilir. Bir diğer ifadeyle trafik kazası şeklinde değerlendirilmemektedir. 2918 sayılı KTK'nın 3. Maddesi de göz önünde bulundurulduğunda bir trafik kazasında bulunması gereken özellikler ise şunlardır:

- Bir ya da daha fazla aracın karışması,
- Araçların karayolu üzerinde olması,
- Araç veya araçlardan birinin, hareket halinde olması,
- Olay neticesinde kişiye yahut eşyaya zarar gelmesi,
- Olayın gerçekleşmesinde kasıt olmaması,
- Olay neticesinde ölüm, yaralanma veya maddî zarar oluşması¹³⁹. Yani kaza ile ölüm, yaralanma veya maddi hasar arasında illiyet bağının olması gerekmektedir.

HGK, 28.09.2011 tarih ve E.2011/17-499, K.2011/557 sayılı kararında da “...KTK'nın uygulanması için kazanın mutlaka karayolunda meydana gelmesi gerekmekte; karayolu ile bağlantısı olan, karayolu sayılan bir alanda meydana gelmesi halinde de karayolunda

¹³⁵ Taneri ve Taneri, 2018: 33; Gökcan, 2010: 62.

¹³⁶ Yılmaz vd., 2007: 145.

¹³⁷ Gökcan, 2010: 473.

¹³⁸ KMAZMSS Genel Şartlar.

¹³⁹ Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997; Murat, 2010: 15; Narter, 2017: 49.

meydana gelmiş gibi kabul edilmektedir. Davaya konu trafik kazasının meydana geldiği fabrika sahasının da 2918 sayılı KTK' nın 2/a maddesi gereğince karayolu ile bağlantısının olmasına; özel izinle girilmesinin, özel güvenliğinin olmasının KTK' nın 2. maddesinin uygulanmasına engel bulunmamasına göre, kazanın meydana geldiği yer karayolu sayılan yerlerdendir ve Karayolları Trafik Kanunu uygulanır... Sonuç olarak, mahkemece kazanın meydana geldiği fabrikanın ambar bölümünün, yükleme ve boşaltmanın yapıldığı yerlerden olup, KTK' ya göre karayolu sayılan yerlerden olduğu; bu nedenle KTK' nın 109/4. maddesinde yer alan zamanaşımı süresinin göz önüne alınması gerektiği; bu hükme göre de zamanaşımı süresinin dolmadan davanın açıldığı göz ardı edilerek, davanın reddine karar verilmesi doğru değildir...¹⁴⁰” demiştir. Dolayısıyla bir kazanın trafik kazası sayılabilmesi için karayoluyla bağlantısı olan bir yerde gerçekleşmesi de yeterli sayılmıştır.

Hemzemin geçitlerde meydana gelen ve demiryolu araçlarının da karıştığı kazaların KTK'ya tabi olup olmayacağı hususu tartışmalıdır. Ancak, KTK'nın tanımlarla ilgili hükmüne göre hemzemin geçitler, “Karayolu ile demiryolunun aynı seviyede kesiştiği bariyerli veya bariyersiz geçitlerdir”. Dolayısıyla hemzemin geçitler, karayollarının bir uzantısı olup bu nedenle hemzemin geçitlerde meydana gelen motorlu araç kazaları, ZMSS kapsamında değerlendirilmelidir¹⁴¹.

Trafik kazasına KTK hükümlerinin uygulanabilmesi için KTK'nın 85. maddesi gereğince, araç motorlu taşıt vasfını taşımalıdır. Motorlu taşıt kavramı kanunda açıkça tanımlanmamış ancak vasıfları ifade edilmiştir. Kanunda, karayolunda insan, hayvan veya yük taşımaya yarayan araçlar taşıt olarak tanımlanmışken ayrıca ek olarak makine gücü ile yürütme (hareket etme) özelliği olan araçlar da motorlu taşıt olarak vasıflandırılmıştır. Buna göre, aracın motorlu taşıt sayılabilmesi için, hareket etmesi, hareketinin karayolunda olması ve hareketin araçtaki makine gücüyle sağlanabilmesi şartları bulunmaktadır.

Bu bağlamda KTK 91. maddesi hükmü gereğince zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki araçlar, KTK 85. maddesi hükmündeki sorumluk türüne tabi motorlu taşıt araçları olup söz konusu niteliği taşımayan araçların vermiş olduğu zararlar, zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilmez¹⁴². KTK 103. maddesi hükmüne göre ise motorsuz taşıtlarla motorlu bisikletten kaynaklanan zararlarda hukuki sorumluluk, TBK genel hükümlerine göre belirlenmektedir.

Karayolu, KTK 3. maddeye göre “Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır”. Söz konusu kanun, KTK 2. maddesi hükmüne göre

¹⁴⁰ HGK., 28.09.2011 tarih ve E.2011/17-499, K.2011/557 sayılı kararı, <https://www.lexpera.com.tr> (13.12.2020)

¹⁴¹ Ulaş, 2012: 928.

¹⁴² Ulaş, 2012: 925.

karayollarında uygulanmaktadır. Ayrıca bu kanunun aksine bir hüküm olmadığı durumlarda, “karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında” da uygulanacağı KTK 2. maddede ifade edilmektedir.

KMAZMSS kapsamında şayet kaza durumu, trafik kazası şartlarını taşıyorsa sigortacı, “poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, üçüncü şahısların ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olmasından dolayı, 2918 sayılı KTK’ ya göre sigortalıya düşen hukuki sorumluluk çerçevesinde bu genel şartlarda içeriği belirlenmiş tazminatlara ilişkin talepleri, kaza tarihi itibarıyla geçerli zorunlu sigorta limitleri dahilinde karşılamakla yükümlüdür. Sigortanın kapsamı üçüncü şahısların, sigortalının Karayolları Trafik Kanunu çerçevesindeki sorumluluk riski kapsamında, sigortalıdan talep edebilecekleri tazminat talepleri ile sınırlıdır¹⁴³.”

2.2. Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Sorumlu Kişiler

Çalışmanın bu kısmında trafik kazalarında hukuki sorumluluk ve sorumlu kişilerden bahsedilecektir. Ancak bu konuya geçmeden önce teorik olarak hukuki sorumluluk, hukuki sorumluluk türleri, nedenleri, koşulları ve sorumlu kişiler kavramlarını inceleyeceğiz.

2.2.1. Hukuki Sorumluluk

Hukuk, toplum düzenini muhafaza eden ve yaptırımlarla desteklenen kurallar bütünüdür. Bireyler yaşam alanlarında ortaya çıkan bir takım sorumlulukları kabul etmek durumundadırlar. Çünkü bu sorumluluklar toplumsal hayatı düzenleyen kuralların bir yansımasıdır. Toplumsal düzenin sağlanmasında olduğu gibi trafiğin düzenlenmesinde ve kazaları önlemede de hukuk kuralları önemli bir etken olarak karşımıza çıkar. Bu bağlamda da trafikte düzen, hukuk kuralları aracılığıyla sağlanmakta ve trafik hukuku normları da bünyesine uygun düştüğü oranda trafik işaretleriyle şekillendirilmektedir.

“Esas itibarıyla bir kişiye başvurabilmesi ve/veya ona yaptırım uygulaması olanağını¹⁴⁴” ifade eden sorumluluk kavramıdır.

¹⁴³ Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları

¹⁴⁴ Ünan, 1998: 8.

Bu noktada sorumluluk hukukunda yer alan “ile sorumluluk” kavramı, borcunu ifa etmeyen borçlunun malvarlığıyla alacaklıya karşı sorumlu olmasını ifade eder. Borcun ödenmemesi halinde cebri icra yolu tercih edilecektir¹⁴⁵.

“-den sorumluluk” kavramı ise “...den sorumluluk” kavramı ise zarar görenin uğramış olduğu sözleşme içi veya sözleşme dışı zararı tazmin etme yükümlülüğünü ifade eder¹⁴⁶. ifade eder. Bu durum genel bir hukuk ödevinin ihlal edildiği haksız fiil sorumluluğu ve sözleşmeye aykırı fiillerden kaynaklanan sözleşmeye dayalı sorumluluk şeklinde karşımıza çıkar. Çalışma konumuz itibarıyla “-den sorumluluk” ise, zıya, hasar ve can kaybı gibi bir zararın tazmini sorumluluğunu ifade etmektedir¹⁴⁷.

Hukuki sorumluluk; mevcut hukuk kurallarına uyulmamasından dolayı verilen zararlardan sorumlu olma durumudur. Kişilerin, hukuka aykırı eylemler nedeniyle uğradıkları zararların tazmini, hukuki sorumluluğun alanına girer. Bu sebeple, zararın kime ve ne ölçüde yüklenip yüklenmeyeceği özel hukuka ait sorumluluk dahilindedir. Medeni hukukta, zararın neticesi olan sorumluluk, ya “*bir sözleşmenin taraflarınca hiç uygulanmaması ya da noksan uygulanmasıyla sözleşmeden*” ya da “*kusura dayanan haksız eylemden*” yahut da yasadan doğar. Son iki durumda sözleşme dışı sorumluluk söz konusudur. Trafik kazalarında doğan zararlar, sözleşme dışı sorumluluk alanına girer¹⁴⁸.

Hukuki sorumluluk, bir kişinin, diğerine hukuka aykırı bir eylem veya işlemten dolayı vermiş olduğu zararı tazmine mecbur tutulmasıdır¹⁴⁹. Sorumluluk kavramı, akit ve akit dışı sorumluluğu kapsamaktadır. İnceleme konusu olan trafik kazalarından doğan sorumluluğun temeli ise akit dışı sorumluluklardan haksız fiile dayanır¹⁵⁰. Bu konu aşağıda ayrıntılı şekilde açıklanacaktır.

2.2.2. Hukuki Sorumluluk Türleri, Nedenleri ve Koşulları

Hukuki anlamda iki tür sorumluluk bulunmaktadır. Bunlar; kusur sorumluluğu ve kusursuz sorumluluktur. Kusursuz sorumluluk bir haksız fiil sorumluluğudur. Ancak, kusura dayanan haksız fiil sorumluluğundan farklı olarak burada haksız fiilin kusur dışında diğer unsurları sorumluluk için yeterli görülmektedir. O halde, kusursuz sorumluluk hallerinde de fiil, hukuka aykırılık, zarar ve illiyet bağı gibi unsurlar aranır¹⁵¹.

¹⁴⁵ Özdemir, 2006: 123.

¹⁴⁶ Tandoğan, 2010: 3.

¹⁴⁷ Özdemir, 2006: 123; Kılıçoğlu, 2002: 454.

¹⁴⁸ Aşçıoğlu, 2005: 4.

¹⁴⁹ Gürsoy, 1973: 170.

¹⁵⁰ Gökcan ve Kaymaz, 2009: 32.

¹⁵¹ Kılıçoğlu, 1984: 222.

Kusursuz sorumluluk, olağan kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu olarak ikiye ayrılmaktadır. KTK, genel niteliği itibarıyla¹⁵² tehlike sorumluluğunu öngörür¹⁵³. Bu tür sorumlulukların KTK 85. maddesinde düzenlendiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede bir motorlu aracın işletilmesinden kaynaklı doğan zarardan işleten sorumlu olmaktadır. Sorumluluğun doğması için temel şart, zarar ile aracın işletilmesi arasında illiyet bağının bulunmasıdır. Bu sorumluluk türünde kusurun doğrudan bir önemi olmadığından, diğer bir deyişle aracın işletilmesi, sorumluluğun doğması açısından yeterli olduğundan bu sorumluluğa işletme sorumluluğu adı da verilmektedir¹⁵⁴. Türk Hukuku'nda, tehlike sorumluluğundan farklı olarak, işletenler arasındaki zararlarda bedensel zararlar genellikle kusura dayalı bir sorumluluk olurken, şeye ilişkin zararlar ise kısmen kusur kısmen olağan kusursuz sorumluluk kapsamında değerlendirilmektedir.

Sözleşme dışı sorumlulukta temel ilke, kusur sorumluluğu olmakla birlikte, çağdaş hukukta sorumluluğun kaynağı yalnız kusur değildir. Sanayi, ekonomik, sosyal ve kültürel alanda 19. yüzyılda başlayan gelişmeler, kusura dayalı sorumluluğu her geçen gün yetersiz kılmaktadır. *“Zarar görenlerin kusuru kanıtlamakta zorlanmaları”*; *“zarar görenlerin, zarara yol açan nesneye malik olan veya belirli çalışma ve etkinlik içinde bulunan ekonomik alanda güçlü olan kişiler yerine onlar adına ve yararına çalışan güçsüz kişilerle karşı karşıya kalmaları”*; *“bazı araç aygıt ve işletmelerin nitelik ve nicelikçe tehlike yaratma eğilimi”* gibi toplumsal içerikli düşünceler; kusursuz yani objektif sorumluluk ilkesinin kabulüne yol açmıştır¹⁵⁵.

Genel olarak bir kimsenin hukuka aykırı bir davranışı sonucu meydana gelen zarardan sorumlu tutulması kusurlu olmasına bağlanmış ise bu kez kusur sorumluluğundan bahsedilebilir. Kusura dayanan sorumluluk Borçlar Kanunu'nun 41. ve sonraki maddelerinde düzenlenmiştir. Bir kişinin kendi fiilinden doğan zarardan sorumlu olması için beş unsurun bir arada olması gerekmektedir:

1. Fiil: Sorumlu kişinin bir fiilinin bulunması,
2. Fiilin “hukuka aykırı”lığı,
3. Kusur: Failin kusuru,
4. Zarar: Hukuka aykırı ve kusurlu sayılan fiil dolayısıyla bir zararın gerçekleşmesi,

¹⁵² Yargıtay 17. HD, E. 2014/ 1043, K. 2015/ 7948, T. 28.5.2015 “İşleten sorumluluğu hukuki nitelik itibarıyla tehlike sorumluluğuna dair olmakla, işletenin hukuki sorumluluğunu üstlenen zorunlu sigortacının sorumluluğunun da bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir.” (<http://www.kazanci.com/>, erişim tarihi: 17.12.2020)

¹⁵³ Feyzioğlu, 1976: 207.

¹⁵⁴ Yılmaz, 2014: 6.

¹⁵⁵ Aşçıoğlu, 2005: 5.

5. Uygun illiyet: Hukuka aykırı ve kusurlu fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağı bulunması¹⁵⁶.

Kusur sorumluluğunda, kişi kural olarak, kusuruyla başkasına verdiği zararları gidermek ve sonuçlarına katlanmak zorundadır. Kusur sorumluluğunun hukuki dayanağı kusurdur. Kural olarak bir kimse kusurlu hareketi sonucunda verdiği zararlardan sorumludur. Burada kusur esastır. Kusur varsa sorumlulukta vardır, kusur yoksa sorumluluk da yoktur¹⁵⁷.

Kusurun varlığının ispat edilmesi yükümlülüğünün zarar görene ait olduğu kabul edilmektedir. Şayet zarar gören, zarar veren tarafın kusurlu olduğunu ispatlayamazsa ortaya çıkan zarara katlanması gerekmektedir. Kusur sorumluluğu noktasında, kusurun yanında davranış, uygun illiyet bağı ve hukuka aykırılık unsurları da aranmalıdır. Kusura dayalı olan sorumluluk, genel ve temel bir sorumluluğu ifade etmektedir. Kusura bağlı sorumluluk hususu 818 sayılı BK'nın 41. maddesi çerçevesinde düzenlenmiştir. Söz konusu maddeyle kusurdan kaynaklanan sorumluluk esas alınmak ile birlikte, trafik kazalarının sebebiyet verdiği sorumlulukta ise işleyen sorumluluğu kusursuz sorumluluk bağlamında değerlendirilmiştir. Ancak işleyen olmayan sürücü, yaya ve motorlu araç işleteninin KTK'nın 85/23 ve 874 maddelerinde açıklanan durumlarda sorumluluğu, kusura göre belirlenir. Yine KTK'nın 89. maddesinde açıklanan durumlarda da sorumluluk, kusura göre belirlenir.

Bu bağlamda motorlu araçlardan kaynaklanan kazalarda zarar görenlerin korunması maksadıyla, araç sahiplerine (işletenlere) yönelik sorumlulukları ağırlaştıran yasal mevzuat ve yorumlar, gelişmiş ülkelerin hukuk sistemlerinde olduğu gibi biraz geç de olsa 2918 sayılı KTK'nın 17.10.1996 tarih ve 4199 sayılı Kanunla değiştirilen 85/11 fıkrasıyla işletenin ağırlaştırılmış kusursuz sorumluluğu, Türk hukuk sisteminde de yer bulmuştur. Bu değişiklik çerçevesinde, bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümü veya yaralanması ya da bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet verdiği takdirde, motorlu aracın bir teşebbüs ünvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs adına kesilen biletle işletilmesi durumunda, motorlu aracın işleteni ve bağlı bulunduğu teşebbüsün sahibi, kaynaklanan zarardan müşterek olarak ve müteselsil bir şekilde sorumlu tutulurlar.

Motorlu araçlardan kaynaklanan kazalarda zarar görenlerin korunması için kabul edilen sorumluluk şartlarına ilişkin esaslar şu şekilde sıralanabilir¹⁵⁸:

1. Motorlu araçlardan kaynaklanan zararlardan işletenin sorumlu olması ve söz konusu sorumluluğun tehlike sorumluluğu esası çerçevesinde değerlendirilmesi kabul edilmiştir. İşletenin sorumluluğu açısından genel sorumluluk ilkesinden uzaklaşarak tehlike

¹⁵⁶ Karayalçın, 1984: 35.

¹⁵⁷ Y.4.HD. 25.1.1947 tarih 1513 esas 910 karar, Y.4. HD. 24.9.1984 tarih 1984/6021 esas 1984/ 6856 karar.

¹⁵⁸ Nomer, 2000: 2.

sorumluluğu ilkesinin kabul edilmesinin nedeni motorlu araçların taşımış oldukları tipik tehlike olan işletme tehlikesidir¹⁵⁹.

KTK 85. maddesinin 1. fıkrası ile bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölmesine veya yaralanması ya da bir şeyin zarara uğraması ile sonuçlandığında motorlu aracın işleteninin ve işleticisinin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin oluşan zarardan sorumlu tutulacağı hükme bağlanmıştır.

2. KTK 86. maddeye göre, tehlike sorumluluğunun kabul edildiği durumlarda sorumluluktan kurtuluş şartları ağırlaştırılmıştır. Genel hükümlerden farklı olarak, işletenin illiyet bağının kesilmesi sonucunu doğuran mücbir sebep veya zarar gören ya da üçüncü bir kişinin ağır kusurunu ispatlaması sorumluluk durumundan kurtulmak için yeterli değildir. İşleten, ancak kendisinin ve eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimselerin kusurunun olmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemeksizin, kazanın mücbir sebepten veya zarar görenin veya üçüncü bir kişinin ağır kusurundan meydana gelmiş olduğunu ispat etmek suretiyle sorumluluk durumundan kurtulabilir.

3. Sorumluluk şartları açısından zarar görenleri koruyucu nitelikteki diğer bir düzenleme de müteselsil sorumluluk esasının kabulüdür. KTK 88. maddesinin 1. fıkrası uyarınca *“Bir motorlu aracın katıldığı bir kazada, bir üçüncü kişinin uğradığı zarardan dolayı, birden fazla kişi tazminatla yükümlü bulunuyorsa, bunlar müteselsil olarak sorumlu tutulur.”* Birden çok işletenin, zarar gören işletene karşı şeye ilişkin zararlardan müteselsilen sorumlu olabilmeleri için, her ikisinin de kusurlu olması gerekmektedir. Zarar veren işletenlerden biri, kusurlu değilse veya KTK 86. maddesinin 1. fıkrasına göre sorumluluktan kurtulmuşsa, müteselsil sorumluluğu da söz konusu değildir¹⁶⁰.

Birden fazla kimsenin sorumluluğunun bulunduğu hallerde, bunlar arasında olan ilişki açısından zarar, olayın bütün şartları göz önünde bulundurularak paylaştırılacaktır. Özel durumlar ve bilhassa araçlara ait işletme tehlikeleri, zararın iç ilişkide başka türlü paylaştırılması halini haklı göstermediği takdirde, işletenler ve araç işleticisinin bağlı oldukları teşebbüs sahiplerinin kusurları oranında zarara katlanacakları ifade edilmektedir.

Yasanın bu hükmü ile BK 50. maddesindeki “tam zincirleme sorumluluk” kuralının benimsendiği anlaşılmaktadır. Her ne kadar BK 50. maddesinde tam zincirleme sorumluluk için “tek hukuksal neden” şartı söz konusu ise de KTK 88/1. maddesindeki özel düzenleme ile 85. maddenin son fıkrasında yer verilen hüküm karşısında, “trafik kazasından zarar görme” durumu “tek hukuksal neden” olarak kabul edilmelidir. Bir trafik kazasına karışan motorlu

¹⁵⁹ Tandoğan, 1975: 193-235.

¹⁶⁰ Eren, 2012: 682.

araç sayısının birden fazla olması durumunda veya birden fazla kişinin tazminatla yükümlü tutulması durumunda, bunlar da ortaklaşa ve zincirlemeden tam sorumlu tutulacaklardır¹⁶¹.

4. Motorlu araçların sebep olduğu kazalarda zarar görenleri koruyucu bir başka düzenleme ise zamanaşımına ilişkindir. Şöyle ki, KTK'ya dayanan maddi tazminat talepleri için KTK 109. maddesinin 1. fıkrası ile zararın ve tazminat yükümlüsünün öğrenildiği tarihten itibaren 2 yıllık ve her halde kaza gününden başlayarak 10 yıllık zamanaşımını süresi öngörülmüştür.

KTK 109. maddesinin 2. fıkrasında cezayı gerektiren fiillerden doğan maddi tazminat taleplerinde, ceza zamanaşımı süresinin daha uzun olması halinde ceza zamanaşımı süresine tabi tutulmuştur. Kanun koyucu TBK m.72'deki hükme benzer bir düzenlemeyi özel olarak KTK'ya da koymuştur.

Motorlu araç kazalarından kaynaklanan maddi zararların tazminiyle ilgili taleplerin, zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsü olan kişiyi öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve kaza gününden başlamak üzere on yıl içerisinde zamanaşımı durumunun geçerli olacağı belirtilmiştir. Madde hükmü gereği, zamanaşımı, tazminat yükümlüsü kimseye karşı kesilir ise sigortacıya karşı da kesilmiş sayılır. Sigortacı açısından kesilen zamanaşımı, tazminat yükümlüsü açısından da kesilmiş sayılır. Dolayısıyla dava konusu haline gelen tazminat davalı sigortacı hakkında da geçerli olup uzamış ceza zamanaşımı süresi uygulanabilir. Ayrıca KTK 109. maddesinin 3. fıkrası ile sigortacıya veya tazminat yükümlüsüne karşı kesilen zamanaşımı süresinin diğeri hakkında da kesilmiş sayılacağı hükme bağlanmıştır¹⁶².

TBK 71. madde hükmünde ise bir diğer sorumluluk türü olan tehlike sorumluluğu düzenleme altına alınmıştır. KTK'da tehlike sorumluluğuna bağlanan kavram da, işletme halinde olan motorlu araçlardır. Buna göre, işletenin sorumluluğu, tehlike esasına dayalı sorumluluğu kapsamında değerlendirilmektedir¹⁶³.

Tehlike sorumluluğu temelde, kusur sorumluluğu ve olağan sebep sorumluluğu durumundan farklı olarak, bir faaliyet veya nesneye özgü tehlike halinin vuku bulmasıdır¹⁶⁴. Tehlike sorumluluğunun, ağır kusursuz sorumluluk olarak belirgin özelliği tehlikeye ait özel ağırlıktır. Bu kavram, tehlikeyle ilgili etkenlerin bir zarar oluşturmaya yönelik açık ve kesin eğilimden kaynaklanır¹⁶⁵.

Kusursuz sorumluluk hallerinden birisi olan tehlike sorumluluğu açısından ve somut olarak TBK 71. madde düzenlemesinin uygulaması açısından da zarar unsuru sorumluluğun

¹⁶¹ Çelik, 2020: 20.

¹⁶² Karayalçın, 1984: 46.

¹⁶³ Eren, 1982-1987: 9; Oğuzman ve Öz, 2013: 189.

¹⁶⁴ Tandoğan, 1979: 294.

¹⁶⁵ Eren, 2012: 501; Oğuzman ve Öz, 2013: 191.

oluşması noktasında olmazsa olmaz bir unsurdur. Bu çerçevede, zararın, hukuki sorumluluğun temel koşulu olması nedeniyle ve tazmin borcu ancak bir kişi zarara uğramış ise ortaya çıkacağı için tehlike sorumluluğu olabilmesi için zarardan söz edilmesi gerekir¹⁶⁶. Bir diğer ifadeyle trafik kazalarında sorumluluktan söz edebilmek için, bahsi geçen bu tehlikeli olgunun zarara sebebiyet vermesi gerekir. Dolayısıyla sorumluluk için temel unsur zarar durumudur.

2.2.3. Sorumlu Kişiler

Sorumluluk, sigortacı ile sigorta ettiren arasında gerçekleşen sözleşme ile ortaya çıkmaktadır. Söz konusu sözleşmeyle sigorta ettiren kişinin kendilerinin veya istihdam etmiş oldukları kişilerin fiilleri ile üçüncü kişilere vermiş oldukları zararlardan kaynaklanan sorumluluk teminat altına alınır. Bu noktada teminat altına alınan riziko ise sorumluluk zararı riskine ilişkindir¹⁶⁷. Dolayısıyla sigortacı, sigorta akdi taraflarından birisi olup, bu sözleşme türünde, prim karşılığında rizikoyu üstlenen ve bu konuda yetkiye sahip kimseyi ifade eder¹⁶⁸.

Sigortacı aynı zamanda, ödediği primler karşılığında sigortalatmış olduğu malın üçüncü kişilere vermiş olduğu zararı karşılamak için ödeme borcu altına giren taraftır¹⁶⁹. Sigorta sözleşmesinin taraflarından biri sigortacı olup 5684 sayılı SK'nın 3. maddesine göre sigorta sözleşmesini gerçekleştirmek için sigortacı olarak faaliyette bulunacak olan sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin ya anonim şirket ya da kooperatif şeklinde bir örgütlenme yapmış olmaları zorunluluğu bulunmaktadır. Sigorta ettiren ise sigortacının karşısında yer alan, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olan zorunlu trafik sigorta sözleşmesinin diğer tarafıdır. Sigorta sözleşmesinin tarafları olan sigortacı ve sigorta ettiren detaylı olarak birinci bölümde açıklandığından, trafik sigortasının diğer tarafları ve ilgililerine kısaca değinmekte fayda vardır.

*İşleten: Mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan, sicilde alıcı gözüken kişi veya uzun zamanlı olarak aracı kiralayan veyahut aracı rehin ve ariyet olarak bulunduran ya da aracın sahibidir¹⁷⁰. KTK m.3 İşleten tanımına bu şekilde yer vermiştir. İşletenin kazada kusurlu olmasına gerek yoktur. Tehlike sorumluluğu gereği aracın işletilmesinden kaynaklı bir kazanın meydana gelmiş olması mesuliyeti için yeterlidir. İşleten sıfatında olmayıp işleten sayılan kişiler de vardır. Bunlar; motorlu araçlarla alakalı mesleki faaliyette bulunanlar, araba kiralama şirketlerinde işleten gibi sorumlu olanlar, servis ve tamirhanede çalışıp da işleten

¹⁶⁶ Oğuzman ve Öz, 2013: 37.

¹⁶⁷ Kubilay, 2003: 50

¹⁶⁸ Ulaş, 2012: 14.

¹⁶⁹ Adal, 1964: 14.

¹⁷⁰ Günay, 2019: 24.

gibi sorumlu olanlar, otopark ve garaja bırakılan araçlardan ötürü sorumluluk ve satış için bırakılan araçlarda galeri sahibinin sorumluluğu da işleten gibi değerlendirilmektedir.

*Sürücü: Motorlu/motorsuz aracı sevk ve idare eden yani aracı kullanan kişidir.

*Araç sahibi: Adına yetkili idare tarafından tescil belgesi verilmiş, sahiplik ya da satış belgesi düzenlenmiş kişidir¹⁷¹. Araç sahibi ve sürücü her zaman aynı kişi olmayabilir.

Trafik kazalarından sonuçları itibariyle etkilenen kişiler yukarıda anlatılmıştır. Bunların yanında işleten ve sürücü sıfatında olmayıp, sorumlulukları da bu kişilerden farklı olanlar bulunmaktadır. Yayalar, yolcular, motorsuz taşıt ve bisiklet sürücüleri, temyiz kudreti olmayan çocukların kazaya karışmalarından dolayı ev başkanı ile veli ve vasiler de kazalardan etkilenen diğer kişilerdir¹⁷². Özetle; haksız fiil olan trafik kazaları neticesinde işleten, araç sahibi ve sürücü zararlar arasında doğrudan illiyet bağı kurulacak kişiler iken, sayılan diğer kişiler de kaza nedeniyle zarar gören üçüncü kişilerdir.

Sigorta sözleşmesinde bir diğer taraf da sigorta ettiren yani işletendir¹⁷³. Bir diğer ifadeyle sigorta sözleşmesinin bir tarafında sigortacı bulunurken sigorta sözleşmesinin diğer tarafta ise sigorta ettiren bulunmaktadır. Bir kişinin sigorta sözleşmesinde bulunabilmesi için fiil ehliyeti sahibi olması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle medeni hakları kullanma yetkisine sahip olması gerekmektedir. Kişinin akli dengesi yerinde olup yaptığı davranışların sebeplerini ve neticelerini kavrayabilme olgunluğunda olması şarttır¹⁷⁴.

Sigorta ettiren kişi, gerçek veya tüzel kişi olabilmektedir. 2918 Sayılı KTK'nın 91. Maddesi hükmünde ZMSS'nin sigorta ettiren tarafın işleten sıfatına sahip kişiler tarafından yaptırılacağı açık bir biçimde hükme bağlanmıştır. Burada, işleten kavramı, aracın kullanılması esnasında ister ekonomik, ister manevi yönden devamlı surette fayda ve çıkar sağlayan, araçtan kaynaklanan rizikoları ve araca ait giderleri üstlenen, araç üzerinde eylemli olarak egemenlik ve tasarruf yetkisi olan kimse olarak tanımlanır¹⁷⁵.

Sigortalı tarafın hakkı, sigortacı ve sigorta ettiren taraflar arasında gerçekleşen sözleşmeden doğmaktadır. Bu sebeple, sigortalı tarafın yani üçüncü kişinin hak kazanımı için irade açıklaması veya adı geçen sözleşmeden haberinin olması gerekmemektedir¹⁷⁶.

¹⁷¹ Çelik, 2019: 24.

¹⁷² Çelik, 2019: 137-144

¹⁷³ Eski KTK' da da trafik kazalarında meydana gelen zararlardan araç sahibinin sorumlu olduğu belirtiliyordu. Bu tabir, uygulamada çeşitli zorluklar ortaya çıkarmıştır. Aracın satışında araç sahibinin kim olduğu tereddütlere neden olmuştur. Ayrıca trafik sicilinde malik görülen kişinin çoğu kere malik olmadığı anlaşılmıştır. Bu durum açılan davalarda doğru karar vermeyi zorlaştırmıştır. Bu nedenle, işleten kavramı geliştirilmiş ve 2918 sayılı KTK'da araç sahibi deyimini yerine işleten kavramı benimsenmiştir.

¹⁷⁴ Çeker, 2015: 35.

¹⁷⁵ Ulaş, 2002: 699.

¹⁷⁶ Tunçomağ, 1972: 578.

Riziko üçüncü bir kişi üzerinde olduğu için sorumluluk sigortası açısından diğer sigorta türlerinden farklı bir şekilde üçlü bir ilişki bulunmaktadır. Üçlü ilişki rizikonun gerçekleşmesi akabinde oluşmaktadır. Bu üçlü ilişki içinde sigorta ettiren kişinin sigortacıyla arasında sigorta sözleşmesi poliçesi hükümlerine dayanan, zarar gören üçüncü kişi ile haksız fiile, kanuna veya sözleşmeye dayanan bir ilişki bulunmaktadır. Zarar gören üçüncü kişiyle sigortacı arasında ise özel kanuni bir düzenlenme bulunmuyorsa hukuki bir ilişkiden söz edilemeyecektir. Bu duruma karşın sigortacı için gerekli olacak belgelerin genellikle zarar gören üçüncü şahısta olması, bunlar arasında olması gereken fiili bir ilişkiyi zorunlu kılar¹⁷⁷.

TTK 1479. Maddesinde, sorumluluk sigortasında, sigortacı tarafın zarar görenden bilgi alma hakkı tanzim edilmiştir. Düzenleme çerçevesinde: sigortacı, zarara sebebiyet veren olayın ve zarar miktarının tespit edilmesi maksadıyla, zarar görenden bilgi talebinde bulunabilir. Zarar görenin, temin edilmesi ihtimal dahilinde olan ve istenmesi haklı görülebilen ilgili bütün belgeleri sigortacı tarafa vermesi zorunludur. Zarar gören tarafın bu zorunluluklara uygun hareket etmemesi durumunda, durumun zarar görene yazılı olarak bildirilmesi kaydı şartıyla, sigortacının sorumluluğu, zorunluluğun yerine getirilmesi durumunda ödemek zorunda olacağı miktarla sınırlıdır. Bu bağlamda sigortacı rizikonun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan zararı karşılamakla yükümlüdür¹⁷⁸. Dolayısıyla sigortacının zarardan sorumlu olan üçüncü kişiye talep hakkında bulunabilmesi için zarar gören tarafın tahsil edeceği tazminat tutarının sigorta sözleşmesi hükmüne dayalı akdi bir yükümlülük gereği ifa edilmesi gerekmektedir.

2.2.4. Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Sorumlu Kişiler

Trafikte sorumluluk, uyulması gereken bir trafik kuralına aykırı davranışın hesabını vermek olarak tanımlanabilir. Çünkü bireyler, kural olarak başkalarına verdiği zararları gidermekle yükümlüdürler. Yine trafikte sorumluluk, işlenmiş olan bir trafik suçunun karşılığı olan cezayı çekme olarak da tanımlanabilir.

2918 sayılı KTK'da yer alan ve trafik kazalarından doğan sorumluluğun temeli olan haksız fiiller ortaya çıktıkları an hukuki netice doğurur ve zarara sebebiyet verenlerin zararları tazmin borçları haksız fiil tarihinde ortaya çıkar. Haksız fiilde bir unsur olan zarar ise, zarar gören tarafın mal varlığında rızası dışında gerçekleşen azalmayla zarar verici fiil olmadan önceki bulunduğu durum arasında olan farkı ifade etmektedir. Söz konusu zararın, haksız fiilin meydana gelmesiyle ile gerçekleştiği kabul edilir. Herhangi bir ihbar ve ihtara gerek duyulmaksızın zarar sorumlularının zararları tazmin yükümlülükleri olay tarihi itibarıyla ortaya

¹⁷⁷ Memiş, 2004: 79.

¹⁷⁸ Omağ, 2006: 533.

çıkar. Haksız fiile bağlanan hukuki sonuçların belirlenmesinde haksız fiilin gerçekleştiği tarih esas alınır. Bu sebeple haksız fiiller açısından esas ve geçerli olan hukuk kuralları, olay tarihinde yürürlükte olan kurallardır.

TTK'nın 83. maddesi hükmünde olduğu gibi 2918 sayılı KTK'nın 101. maddesinde sigorta şirketlerinin yetki ve yükümlülükleri düzenlenmiştir¹⁷⁹.

2918 sayılı kanunda işletenin sorumlu tutulduğu zararlar belirtilmiş, KTK'nın 85. maddesi hükmüne göre *“Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.”* denilmiştir. 2918 sayılı KTK'nın 91. maddesi hükmüne göre, sigorta ettiren, araç sahipleri yanı sıra o aracı işletenlerin de olabileceği belirtilmiştir. Sorumluluk sigortası, zarar gören üçüncü kişilerin korunmasını amaçladığı için, işletenin uğradığı zararlar bu sigorta kapsamı dışında kalmaktadır.

Nitekim KTK 92. maddede aşağıda ifade edilen hususlar, ZMSS kapsamı dışında tutulmaktadır:

- “a) İşleten tarafından ilgili Kanun gereğince eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimselere karşı yöneltebilecekleri talepler,*
- b) İşletenin; eşinin, usul ve fîruunun, kendisine evlat edinme ilişkisiyle bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlardan dolayı ileri sürebileceği talepler,*
- c) İşletenin; bu Kanun gereğince sorumlu tutulmadığı şeye gelen zararlara ilgili talepler,*
- d) Bu Kanunun 105. maddesi üçüncü fıkrası çerçevesinde ZMSS'nin teminatı altında yapılacak motorlu araç yarışlarındaki veya yarış denemelerindeki kazalardan meydana gelen talepler,*
- e) Motorlu araçta taşınan eşyaların uğrayacakları zararlar,*
- f) Manevi tazminata ilişkin talepler.*
- g) Hak sahibinin kendi kusuruna denk gelen tazminat talepleri,*
- h) İlgililerin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan tazminat talepleri,*
- i) Bu Kanun gereğince hazırlanan ZMSS genel şartları ve ekleri ile tanımlanan teminat içeriğinin haricinde kalan talepler.”*¹⁸⁰

¹⁷⁹ Ayrıntılı bk. TTK m.83, KTK m.101

¹⁸⁰ Bu husus sonraki bölümde ayrıntılı bir şekilde incelenecektir.

Gerçekleşen trafik kazaları¹⁸¹nda fail kusuru oranınca fiilinden sorumlu olmaktadır. Bu nedenle trafik kazalarından sonra trafik kazası tespit tutanağını düzenlemek; yalnızca kazaya karışan kimseleri, araçları ve kazanın tarihini ve gerçekleştiği yeri tespit etmek anlamına gelmemektedir. Burada mühim olan kaza yerinde kısa sürede değişebilecek veya yok olabilecek kaza ile ilgili iz ve delillerin eksiksiz ve doğru tespitidir. Çünkü kaza sonrasında süregelen yargılamada, kazaya neden olan kusurlu faktörlerin hukuki sorumluluklarının tespitinde, bilirkişi incelemesinde ve bilirkişi raporlarının düzenlenmesi sürecinde trafik kaza tespit tutanakları esas alınır¹⁸².

Nitekim HMK'nın 200. maddesi hükmünde açıklanan, *“Bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve ifası amacıyla yapılan hukuki işlemlerin, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri iki bin beşyüz Türk Lirasını geçtiği takdirde senetle ispat olunması gerekir. Bu hukuki işlemlerin miktar veya değeri ödeme veya borçtan kurtarma gibi bir nedenle iki bin beşyüz Türk Lirasından aşağı düşse bile senetsiz ispat olunamaz.”*

Bu maddeye göre parasal sınırı her yıl güncelleniyor olmakla birlikte 2021 yılı itibarıyla 4.880 TL'lik sınırı aşan tutardaki hukuki işlemlerin ispatı senetle yapılmalıdır. Söz konusu maddede bahsedilen senet terimiyle yazılı olan hukuki belgeler kastedilir. Kanunda geçen senet ifadesi en önemli kesin delili ifade ettiğinden, kanun lafzında senede yer verilmiş, fakat HMK 200. maddesinde geçen senet kavramı aslında bütün kesin delilleri içermektedir¹⁸³.

Bu noktada kaza sonrası yargılamanın ve neticesinde de zarar tazmininin tespitinde kazaların oluşmasında etkili olan kusurlu faktörlerin ve kusurlu davranışların doğru ve eksiksiz bir şekilde tespit edilmiş olduğu trafik kazası tespit tutanağı senet niteliğinde olup önem arz etmektedir. Dolayısıyla KTK'nın 83. maddesi hükmü gereğince düzenlenmesi gereken trafik tespit tutanağının yargılama kararları sürecinde ibraz edilerek dosyaya eklenmesi zorunludur. Nitekim sigorta tazminatı ve giderler, KTK 99. maddesi gereği kaza

¹⁸¹ Trafik kazaları, kast unsuru olmadığı sürece cezai açıdan taksirli suçlar kapsamında değerlendirilir. Taksirle meydana gelen davranışlar objektif özen yükümlülüğüne aykırılık teşkil etmektedir. Objektif özen yükümlülüğü ise dikkat ve özen yükümlülüğünün ihlalidir. Bazı haksız fiiller sonucunda alınması gereken tedbirleri belirli(muayyen) kılmak imkanı her zaman bulunmamaktadır. Karayolunda alınması gereken tedbirleri, 2918 sayılı KTK ise açıkça düzenlemiştir. Özgenç, 2017: 250-252

¹⁸² İşbu çalışmanın konusunu özel hukuk anlamında sorumluluk oluşturmakta olduğu için ceza hukuku anlamındaki sorumluluğun metin içerisinde ele alınmasının çalışmanın konusunu dağıtacağı düşünüldüğünden burada bu konuya ilişkin kısa da olsa yer vermek ihtiyacı hasıl olmuştur. Taksirli fiillerin cezalandırılmasının nedeni; kişinin riayet ettiği takdirde, belli hukuki değerlerin ihlalinden kaçınabileceği özen yükümlülüğünü ihlal etmesidir. Gereken dikkat ve özeni göstermeyerek ve gerekli tedbirleri almayarak zararlı sonuca neden olan kişi, neticeyi istemediği halde eyleminden sorumlu tutulur. Taksir de iki türdür. Netice öngörülüp sonuç istenmiyorsa bilinçli taksirden, icrai ve ihmali bir hareketle netice öngörülüyorsa bilinçsiz taksirden söz edilir.

¹⁸³ Pekcanitez vd., 2011: 724.

veya zarara ilişkin tespit tutanağının ve bilirkişi raporunun sigorta şirketine ulaştırıldığı tarihten itibaren 8 iş günü içerisinde hak sahiplerine ödenir¹⁸⁴.

2.3. Trafik Kazalarında Zarar

Üçüncü kişilerin de trafik kazalarında zarara uğradığı durumlar olabilmektedir. Zorunlu trafik sigortaları yapılmasında temel hedef, işletenin üçüncü kişilere verdiği zararların güvence altına alınmasıdır. Dolayısıyla sigortacı rizikonun gerçekleşmesi durumunda üçüncü kişilerin maddî ve bedensel zararlarını tazmin etmekle yükümlüdür¹⁸⁵. Ayrıca zarar gören üçüncü kişiler, sigorta şirketi karşısında tazminat taleplerini doğrudan veya dava yoluna başvurarak kullanabilmektedir¹⁸⁶.

Son tahlilde ZMSS ile, üçüncü kişilerin trafik kazası sebebiyle uğrayacakları zararların kolayca tazmininin temin edilmesi ve zarardan sorumlu tutulan işletenin de kaza riski karşısında ekonomik açıdan korunmasının amaçlandığı söylenebilir. Bununla birlikte öncelikli amaç trafik kazası nedeniyle zarar gören üçüncü kişileri korumaktır¹⁸⁷.

Ayrıca üçüncü kişi olarak kabul edilmeyen bazı kişilerin zararları sigorta kapsamı dışında tutulmuştur. İstisnai olarak üçüncü kişi sayılan bazı kişilerin uğramış oldukları zararlar da sigorta kapsamının dışındadır.

Haksız eylem ya da hukuka aykırı hadiseden zarar gören “doğrudan etkilenen” kimsedir. Bu kişinin uğramış olduğu zarardan “dolaylı olarak etkilenen” üçüncü kişiler de olabilmektedir. Bu durum öğretilde “yansıma zarar” olarak tanımlanmaktadır. Diğer bir ifadeyle haksız fiil bazı hallerde, bu fiilin yöneldiği kişiler dışında olanların da yani bu haksız fiille ilgisi bulunmayan kimselerin de zarar görmesine sebebiyet verebilir. Yansıma zarar olarak nitelendirilebilecek bu durum, dolaylı zarar durumundan farklı olarak, haksız bir fiilden kaynaklanan sebeple üçüncü bir kişinin uğradığı zarardır.

Örnek verilecek olursak, trafik kazası sonucunda yaralanıp aylarca sahne alamayan şarkıcıdan dolayı, konser düzenleyen kişi kazanç kaybına uğradıysa, bu kişinin zararı “yansıma zarar”dır. Benzeri bir diğer örneğe göre ise, işverenin ölümü ile işyeri kapanmış ise işsiz kalan işçiler, tiyatro sanatçısının ölümü ile kapalı gişe oyunun sona ermesi yüzünden kazanç kaybına uğrayan tiyatro sahibi, sinema oyuncusunun ölümü ile filmi yarım kalan yapımcı, futbolcunun beden gücü kaybı yaşaması ile spor kulübü, üst düzey yöneticinin ölümü ile kazancı azalan şirket “yansıma zarar” a uğramıştır. Doğrudan zarar gören kişilerden

¹⁸⁴ Ulaş, 2012: 1097

¹⁸⁵ Kara, 2016: 243.

¹⁸⁶ Gökcan ve Kaymaz, 2009: 413.

¹⁸⁷ Kender, 2008: 6.

yansıyan bu dolaylı zararlardan kaynaklanan zararlara karşı “üçüncü kişi” konumunda bulunan kişilerin tazminat isteme hakları bulunmaz.

2.3.1. Zarar Kavramı ve Tanımı

Sözlük anlamı olarak zarar “bir şeyin, bir olayın yol açtığı çıkar kaybı veya olumsuz, kötü sonuç, ziyan” şeklinde tanımlanmaktadır¹⁸⁸.

Malvarlığı ile ilgili mal ve şahıs varlığı tasnifinden hareketle zarar kavramı, biri dar diğer geniş olmak üzere iki manada kullanılır. Dar anlamda zarar, malvarlığındaki aktifinde azalma veya pasifinde artışa sebebiyet veren, zarara uğrayan tarafın iradesi dışında meydana gelen olaylar sonucunda görülen eksilmeyi¹⁸⁹ ifade etmektedir. Bu durumda hukuka aykırı fiili ile zararın meydana getiren kişi bu eksilmeyi tazmin etmekle yükümlüdür.

Geniş anlamdaki tanımına göre ise bir kimsenin malvarlığı yanı sıra şahıs varlığının da uğramış olduğu zararı içerir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu bir kararında kaynağı veya hukuki nedeni ne olursa olsun zarar kavramı, zarar görenin mal veya manevi varlığında görülen bir azalmayı; zararın tazmini ise, şayet zarar oluşmasaydı zarar görenin malvarlığı hangi durumda olacak ise, o durumun yeniden temin edilmesini ifade ettiğine¹⁹⁰ hükmedilmiştir.

Trafik kazalarında da araç işletenin sorumlu tutulabilmesi için her şeyden önce bir zarar doğmalıdır. KTK 85. maddesinde zarardan söz edilmekle birlikte, zararın tanımı doktrin ve yargı kararları sonuçlarına bırakılmıştır.

KTK’nın, dar anlamda oluşan zararları gidermekte olduğu görülmektedir¹⁹¹. Motorlu aracın işletilmesi neticesinde oluşan zararlardan kişiye ilişkin zarar ve şeye ilişkin zararlar KTK dahilinde giderilebilmektedir. Zararın varlığı ve tutarı, zarar gören tarafından kanıtlanması gerekmektedir. Kişinin tedavi masrafları ve cenaze giderleri daha net bir şekilde hesaplanırken, destek kaybından kaynaklanan zarar ve çalışma gücünün azalması veya kaybından kaynaklanan zararların hesaplanmasında bir takım güçlüklerle karşılaşilmektedir¹⁹².

Söz konusu zararlar Yargıtay’da yerleşmiş içtihatları ile belirlenir. Yargıtay’ın konuya ilişkin bir kararında “...iş kazası sonucu sürekli işgöremezlik halinde, sigortalı için yapılan harcama ve ödemeler yanında, münhasıran meslekte kazanma güç kaybı oranına bağlı zararın tazmin gereği gözetildiğinde, bu miktarın belirlenmesinde sigortalının meslekte kazanma güç kaybı oranındaki yoğunluk dikkate alınarak, zararlandırıcı sigorta olayı

¹⁸⁸ <http://tdk.gov.tr> (Erişim Tarihi : 29/12/2020)

¹⁸⁹ Kılıçoğlu, 2019: 298-299.

¹⁹⁰ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 02/02/2011 tarih ve 2010/4-712 E., 2011/4 K. Sayılı.

¹⁹¹ Bolatoğlu, 1988: 129-130.

¹⁹² Güleç Uçakhan, 2012: 573.

tarihindeki bakiye ömrüne göre aktif dönem ile pasif dönem hesabı yapılabilir. Sigortalının, iş kazası sonucunda meslekte kazanma gücünü 2/3'ün altında bir oranla yitirmesi halinde ise; aktif dönemdeki alışmayla ileride yaşlılık aylığına hak kazanma üstün olasılık içinde bulunduğundan, böylesi durumlarda, pasif dönemin gereği zarar tavan hesabından dışlanması yerleşik içtihatların gereğidir...¹⁹³” denilmek suretiyle bu tür zararlardan kaynaklanan zararların tazmininde yerleşik içtihatlar çerçevesinde hareket edildiğini ifade etmiştir.

2.3.2. Zarar Türleri

Trafik kazalarında kişiye ilişkin zarar, kaza sebebiyle bir kişinin yaralanması veya ölümü durumunda kişinin malvarlığında meydana gelen zarardır. Kişiye ilişkin zarar, çeşitli şekillerde meydana gelebilir.

2.3.2.1. Bedensel Zarar

Trafik kazası neticesinde bedensel zarar görenler ise BK 54. maddesi çerçevesinde, “özellikle” tedavi giderleri, uğradığı kazanç kaybı, çalışma gücünün azalması veya kaybedilmesinden kaynaklanan kayıpları ve ekonomik geleceğinin sarsılmasından doğan kayıpları talep edebilirler. Zarar gören, kaza öncesindeki haline geri dönmesi ve tekrar eski sağlığına kavuşabilmesi için yapmış olduğu sağlık giderlerini, kaza sebebi ile çalışmadığı süre içinde mahrum kaldığı kazancı ve geçici veya kalıcı olarak iş gücü kaybının telafisi için maddi tazminat talebinde bulunabilir. Bu husus detaylı olarak 3. Bölümde anlatılacaktır.

2.3.2.2. Ölümün Neden Olduğu Zararlar

Trafik kazası sebebi ile ölümün gerçekleşmesi halinde ise ölenin yakınları, şartları taşıyorsa maddi tazminat talebinde bulunabilirler. Burada maddi tazminatın alacak kalemlerini BK'nın 53. maddesi özellikle cenaze giderleri, ölüm hemen gerçekleşmemiş ise tedavi giderleriyle çalışma gücü azalması veya kaybedilmesinden kaynaklanan kayıplar ve ölen kişinin desteğinden yoksun kalan kimselerin bu nedenle uğramış oldukları kayıpların oluşturduğu belirtilmiştir¹⁹⁴.

¹⁹³ Y. 10.HD., 28.2.2006 T., 2006/347 E., 2006/1966 K. Sayılı.

¹⁹⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. TBK, Kanun No: 6098, “Madde 53- Ölüm hâlinde uğranılan zararlar özellikle şunlardır: 1. Cenaze giderleri. 2. Ölüm hemen gerçekleşmemiş ise tedavi giderleriyle çalışma gücünün azalması veya yitirilmesinden doğan kayıplar. 3. Ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin bu nedenle uğramış oldukları kayıplar.”

Kaza neticesinde ölüm gerçekleşmesi durumunda oluşan zararlardan en önemlisi olan destekten yoksun kalma tazminatına 3. bölümde detaylı olarak yer verildiği için bu bölümde bahsedilmemiştir.

2.3.2.3. Araç Hasarı

Trafik kazası şartlarını taşıyan durumlarda mal zararına sebep olması hali, ilk olarak kazaya karışan araçların üzerinde oluşan maddi zararları ifade etmektedir. Araçta tam hasar oluşması durumunda tazminat talebi, aracın kısmen zarar görmesi durumunda işçilik, yedek parça, boya, garaja çekme, muhafaza gibi giderler alacak kalemini oluşturmaktadır¹⁹⁵. Trafik kazası neticesinde istenebilecek tazminat türleri ve kalemleri çalışmamızın ilerleyen bölümünde geniş bir şekilde ele alınacağı için bu bölümde genel hatlarıyla ele alınmıştır.

2.4. KZMSS Kapsamı Dışında Kalan Trafik Kazası Zararları

Karayolu, KTK 3. maddesi çerçevesinde *“Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır”*. Trafik kazası kaynaklanan zararın ZMSS kapsamına girebilmesi için de kazanın, karayolunda veya karayolu sayılan yerlerde gerçekleşmesi gerekmektedir. Dolayısıyla KTK 2. madde hükmüne göre bu kanun karayollarında uygulanmaktadır. Bununla birlikte bu kanunun aksi bir hüküm bulunmadığı takdirde, *“karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında”* da uygulanacağı KTK 2/II. maddede ifade edilmektedir. Bu hususa ilişkin ayrıntılı bilgi ve ilgili mahkeme kararları bir sonraki bölümde verileceği için bu kısımda yalnızca KZMSS kapsamı dışında bırakılan zararlara değinilecektir.

2.4.1. İşletenin, KTK Uyarınca Eylemlerinden Sorumlu Tutulduğu Kişilere Karşı Yöneltebileceği Zararlar

KTK 92/a maddesiyle KZMSS zarar kapsamı dışında bırakılan husus, işleten tarafın, KTK gereğince eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişiler karşısında yönelteceği tüm zarar taleplerini içerir. Bu talepler, KZMSS Genel Şartları'nın A.6.(g) bendinde de sigorta teminatı kapsamı dışında tutulmuştur. Örnek olarak, sürücü, kullandığı aracın işletenine çarparsa ve çarpma sonucu işletende bir zarar meydana gelirse bu zarar, zorunlu mali sorumluluk

¹⁹⁵ Günay, 2018: 141.

sigortasının kapsamına girmeyecektir. Çünkü ZMSS, işletenin üçüncü kişilere verdiği zararları karşılamaktadır. Ancak burada işleten üçüncü kişi durumunda olmadığı için uğradığı zararı zorunlu mali sorumluluk sigortacısından talep edemez¹⁹⁶.

2.4.2. İşletenin Yakınlarının Mallarına Gelen Zarar

KTK m.92/b hükmüne göre, işletenin yakınlarının mallarına gelen zararlar ZMSS kapsamı dışında kalmaktadır¹⁹⁷. Bu hükümde sadece işletenin yakınlarına ait mallara gelen zararların, ZMSS kapsamı haricinde olduğu ifade edilmiş; ancak işletenin yakınlarında meydana gelen bedensel zararların sigorta kapsamında olup olmadığından söz edilmemiştir. Doktrinde, kanun hükmünde sadece işletenin yakınlarının mal zararlarının sigorta kapsamında olmayacağı ön görüldüğü için işletenin yakınlarının uğradıkları bedensel zararların ZMSS kapsamında değerlendirildiği kabul edilmektedir¹⁹⁸.

2.4.3. Motorlu Araç Yarışlarındaki ya da Yarış Denemelerindeki Kazalardan Doğan Zararlar

KTK 105/III. maddesi hükmü gereği, *“Yarış düzenleyicilerinin, yarışa katılanların ve yardımcı kişilerin yarış esnasında üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklarını karşılamak üzere bir sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.”*

Hükümde yer alan ifadelerle birlikte KTK 92/d maddesi hükmünde de, ZMSS’nin teminatı kapsamında gerçekleştirilecek motorlu araç yarışlarında veya yarış denemelerinde vuku bulacak kazalardan kaynaklanan taleplerin, yarışa katılan motorlu araç işleteni tarafından yaptırılan genel nitelikli zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesini yapan sigortacıdan istenmesinin mümkün olmadığı hükme bağlanmıştır¹⁹⁹.

2.4.4. Motorlu Araçta Bulunan Eşyanın Uğrayacağı Zararlar

KTK 92/d maddesi hükmü gereğince motorlu araçta taşınan eşyanın zarara uğraması durumları, zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır. Motorlu araçta taşınan eşyaya gelen zararlarda sorumluluk, KTK 87/II. maddesi hükmüne göre genel hükümlere tabi olmaktadır. Ancak ZMSS kapsamı dışında kalan eşya, ZMSS yapılan araçta taşınan eşya için geçerlidir. Yani, ZMSS yapılan bir aracın başka bir araca çarpması sonucu o

¹⁹⁶ Yılmaz, 2014: 300.

¹⁹⁷ KTK m.92/b “...işletenin; eşinin, usul ve fûruunun, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler...”

¹⁹⁸ Ulaş, 2012: 951.

¹⁹⁹ Ulaş, 2012: 953.

arabada taşınan eşyanın zarar görmesi durumunda, bu eşyaya gelen zarar, ZMSS kapsamı için yer alacaktır²⁰⁰.

2.4.5. Çalınan Yahut Gasp edilen Motorlu Araçtan Kaynaklanan Zararlar

Motorlu aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde işletenin kusuru bulunmuyorsa motorlu aracı çalan veya gasbeden kişiler, üçüncü kişilere verdikleri zararlardan araç işleten gibi sorumludur. Ancak KTK 107/I maddesi hükmüne göre aracın çalınması veya gasp edilmesi durumunda işletenin kusuru ispat edilirse, işleten de oluşacak zarardan aracı çalan veya gasp edenle birlikte sorumlu tutulur²⁰¹.

2.4.6. Mesleki Faaliyetten Kaynaklanan Zararlar

Motorlu araç sahibi, aracını KTK 104. maddesi kapsamına giren teşebbüs sahiplerine bırakmakla işleten sıfatını kaybeder. Ancak bu sırada aracın neden olduğu zararlardan ilgili teşebbüs sahipleri sorumlu tutulur. KTK 104. maddesi hükmünde, aracın işleteninin ve araç için ZMSS yapan sigortacısının söz konusu zararlardan sorumlu olmayacağı öngörülür²⁰².

2.4.7. İşletilme Halinde Olmayan Motorlu Araçtan Kaynaklanan Zararlar

KTK 85/III. maddesi ve KTK 91/I. maddesi hükümlerince aracın işletilmesinden doğmayan zararlar, ZMSS kapsamının dışında bırakılmıştır. Bu şartın aranmasının nedeni, işletilme halindeki aracın daha tehlikeli olduğu düşüncesidir²⁰³.

2.4.8. Kaza Sonrası Yardım Çalışmalarından Doğan Zararlar

Kaza sonrası yardım çalışmalarından doğan zararlar, KTK 92. maddesi hükmünde zorunlu mali sorumluluk sigorta kapsamı dışında tutulan haller arasında düzenlenmemiştir. Ancak bu sigorta, sadece KTK 85/I. madde hükmünde düzenlenen sorumlulukları karşıladığı için, yardım çalışmalarından doğan zararlar, sigorta kapsamı dışında bırakılmaktadır.

2.4.9. Manevi Tazminata İlişkin Talepler

Motorlu aracın sebebiyet verdiği trafik kazası sonucunda üçüncü kişilerde manevi zararlar da oluşabilir. KTK m.90 hükmünde işletenin sorumlu olduğu manevi tazminatın, TBK'nın haksız fiillere ilişkin madde hükümleri kapsamına tabi olduğu ifade edilmiştir. Bununla birlikte, KTK 92/f maddesi hükmünce manevi tazminatla ilgili taleplerin, ZMSS

²⁰⁰ Yılmaz, 2014: 301; Ulaş, 2012: 954-955.

²⁰¹ Kılıçoğlu, 1984: 14.

²⁰² Eren, 2012: 706.

²⁰³ Bolatoğlu, 1988: 160.

kapsamının dışında tutulduğu açıkça vurgulanmıştır²⁰⁴. Manevi tazminat talepleriyle ilgili detaylı bilgi ilerleyen bölümlerde anlatılmış olup burada sadece ZMSS kapsamında sigortacıdan manevi tazminat talep edilemeyeceği belirtilmiştir.

2.4.10. Çekilen Araçlarda Meydana Gelen Zararlar

Trafikte çekilen bir aracın neden olduğu zararlardan dolayı, çekicinin işleteni, motorlu aracın işleteni gibi sorumlu olmaktadır. Ancak çekilen araca gelen zararlar KTK 102/II. maddesi hükümlerine tabidir. Çekilen araçlara gelen zararlardan dolayı ileri sürülecek talepler, KZMSS Genel Şartları A.6. (ğ) bendiyle ZMSS kapsamı dışında bırakılmıştır.

2.4.11. Motorlu Bisikletlerden Kaynaklanan Zararlar

Motorlu bisiklet sürücülerinin sebep oldukları zararlar, KZMSS Genel Şartları'nın A.6. (ı) bendinde açık bir şekilde ZMSS kapsamı haricinde bırakılmıştır. 12.07.2013 tarih ve 6495 Sayılı Kanun 13. madde ile değişik KTK 3. maddeye göre motorlu bisikletler, motorlu taşıt olarak değerlendirilmiştir. Ancak motorlu bisikletlerin sürücülerinin sorumluluğunun genel hükümlere tabi olması yönünde KTK 103. madde hükmünde değişikliğe gidilmemiştir.

²⁰⁴ Ulaş, 2012: 956.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI KAPSAMINDA TRAFİK KAZALARINDA MADDİ VE MANEVİ TAZMİNAT DAVALARI

3.1. Trafik Kazalarından Kaynaklanan Maddi ve Manevi Tazminat Davalarına İlişkin Genel Bilgiler ve Uygulanacak Usul

3.1.1. Görevli ve Yetkili Mahkeme

Trafik kazası nedeniyle maddi tazminat alacaklarını talep edebilmemiz için kazaya sebebiyet veren aracın işleteninin ZMSS sigortacı kurumuna yazılı başvuru yapmamız gerekmektedir. Bu düzenleme 14.04.2016 tarihinde KTK 97. madde hükmünün değiştirilmesi ile birlikte zorunlu hale gelmiştir. KTK 97. maddeye göre dava yolu kullanılmadan önce sigorta şirketine başvurulması gerektiği, sigortacının 15 gün cevap verme süresi olduğu, eğer bu sürede cevap verilmezse dava yoluna gidilebileceği hüküm altına alınmıştır²⁰⁵. Zarar gören kişi sigorta şirketine başvurmazsa ne olacaktır? Zarar görenin sigorta şirketine başvurmadan dava açması halinde dava, dava şartı yokluğundan usulden reddedilebilmektedir. İzmir Bölge Adliye Mahkemesi 11. HD 2017/545 E. 2017/347 10.04.2017 tarihli kararı ile dava şartlarının, davanın açılabilmesi için değil, mahkemenin dava esasına girebilmesi için mecburi olduğu, bu sebeple sigortaya başvuru koşulunun giderilmesi için kesin süre verilmesi gerektiği, bu kesin süre verilmeden davanın dava şartı yokluğundan usulden reddinin yerinde olmadığına hükmetmiştir²⁰⁶.

Dolayısıyla sigorta şirketine başvurunun dava şartı olması sebebiyle dava açmadan önce sigorta şirketine başvuru yapılması gerekir. Başvuru yapılmadan dava açılması halinde mahkemenin, eksikliğin giderilmesi için kesin süre vermesi ve bu süre içerisinde de eksiklik tamamlanmıyor ise davanın dava şartı yokluğu nedeniyle usulden reddine karar verilmesi gerekmektedir.

Taraflar uyuşmazlığı sadece mahkeme yoluyla değil, sigorta tahkimi aracılığı ile çözüme imkanına sahiptir. Nitekim sigortacıya başvurunun ardından arabulucuya da başvuru gerekmektedir. 01/01/2019 tarihinde TTK'ya eklenen m.5/A hükmü gereğince, TTK m.4 içerisinde yer alan davalar ile diğer kanunlardaki ticari davalardan, davaların konusu bir

²⁰⁵ KTK m.97 “Zarar görenin, zorunlu mali sorumluluk sigortasında öngörülen sınırlar içinde dava yoluna gitmeden önce ilgili sigorta kuruluşuna yazılı başvuruda bulunması gerekir. Sigorta kuruluşunun başvuru tarihinden itibaren en geç 15 gün içinde başvuruyu yazılı olarak cevaplamaması veya verilen cevabın talebi karşılamadığına ilişkin uyuşmazlık olması hâlinde, zarar gören dava açabilir veya 5684 sayılı Kanun çerçevesinde tahkime başvurabilir.”

²⁰⁶ <http://as-hukuk.com/ictihat-detay-trafik-sigortasi-yeni-genel-sartlari-uyarinca-sigorta-sirketine-basvuruyapilmadan-dogrudan-dava-acilmasi-%E2%80%93-bu-durumda-mahkemece-davaciya-sigortaya-basvurmasiicin-kesin-sure-verilmesi-gerektigi-174.html>, Erişim Tarihi: 22/3/2021.

miktar para ödemeye ilişkin ise dava açılmadan önce arabulucuya başvuru şartı bulunmaktadır²⁰⁷.

Sigorta tahkimine ise, mahkemelerdeki yargılamaya göre daha hızlı şekilde karar verdiği için başvuru yapılmaktadır. Hakem kararı verildikten sonra dava değerinin 5.000 TL'nin altında olması halinde karar kesindir. Dava değerinin 5.000 TL'nin üzerinde olması halinde kararın taraflara tebliğinden itibaren 10 günlük süre içinde itiraz hakem heyetine itiraz yoluna başvurulabilir. Dava değerinin 40.000 TL'nin üzerinde olması halinde itiraz hakem heyetinin kararlarına karşı temyiz yoluna başvurulabilir. Tahkim yargılaması sonucunda, mahkeme tarafından yapılacağı belirtilen işlerde, açılacak hakem kararının iptali gibi davalarda HMK m. 410'a göre görevli mahkeme asliye ticaret mahkemesidir.

Trafik kazasından kaynaklanan davalar KTK m.110/1 e göre adli yargının görev alanı içerisindedir. Yargıtay 17. HD, 2014/14361E 2016/11615K sayılı kararında KTK' dan kaynaklanan davalarda kamu kuruluşu motorlu aracın işleteniyse bile dava adli yargı yani Asliye Hukuk Mahkemesi'nde görülecektir.

Kazadan kaynaklanan maddi-manevi tazminat davalarında davalı taraf sigortacı yani sigorta şirketi ise görevli mahkeme Asliye Ticaret Mahkemesi'dir.

Sigorta şirketinin açacağı rücu tazminat davalarında, Yargıtay 20. Hukuk Dairesi'nin 2016/3520 Esas ve 2016/5331 Karar sayılı kararında da belirtildiği üzere sigortalı tüketici konumunda ise Tüketici Mahkemesi görevlidir. Eğer sigortalı, sigorta konusu araç ile ticari faaliyette bulunuyorsa ve bu araç ile kaza yapmışsa Yargıtay 20. Hukuk Dairesi'nin 2016/2798 Esas ve 2016/4683 Karar sayılı kararında da belirtildiği üzere Asliye Ticaret Mahkemesi görevli olacaktır.

Mahkemenin görev incelemesinde görev hususu, dava şartı olduğundan mahkemenin her aşamasında ele alınır ve davalının sıfatı ve istemin içeriğine göre değişkenlik gösterir.

Tüm bu nedenlerden dolayı Asliye Ticaret Mahkemesinde dava açılacağı zaman öncesinde arabulucuya başvuru dava şartı haline gelmiştir. Ancak, bu madde yalnızca davalı tarafın sigorta şirketi olduğu ve görevli mahkeme Asliye Ticaret Mahkemesi olduğu halde geçerlidir. Tazminat davasının yalnızca gerçek kişilere karşı açılması halinde arabulucuya başvuru dava şartı değildir. Ancak, kanaatimizce sigorta şirketine karşı Asliye Ticaret Mahkemesinde dava açmadan önce sigorta şirketine başvurunun ardından arabulucuya başvurunun dava şartı haline getirilmesi yerinde değildir. Uygulamada, genel şartlarda belirtilen evrakların tamamlanıp sigorta şirketine gönderilmesi ve akabinde sigorta şirketi

²⁰⁷ TTK m.5/A “Bu Kanunun 4 üncü maddesinde ve diğer kanunlarda belirtilen ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartıdır .”

tarafından değerlendirme yapılması uzun zaman alır iken bir de sigorta şirketi ile anlaşılammış olması durumunda dava açmadan önce arabulucuya başvurarak yargılamanın uzatılması usul ekonomisi ilkesine aykırılık teşkil etmektedir.

Genel yetkili mahkemeler ise, *“Davalının yerleşim yerindeki mahkemedir. Davanın hukuki sebebinin haksız fiilden kaynaklanması halinde, haksız fiilin meydana geldiği, zararın ortaya çıktığı ya da gelme ihtimalinin olduğu yer veya zarar görenin yerleşim yeri mahkemesi de yetkili olmaktadır. Davanın sigorta sözleşmesinden kaynaklanması halinde, zarar sigortaları için rizikonun meydana geldiği yerde de açılabilir. Can sigortasında sigorta ettiren, lehtar veya sigortalı aleyhine açılan davalarda, bu kişilerin yerleşim yerindeki mahkemeler kesin yetkilidir.”*²⁰⁸

Yetkinin kesin olmaması durumunda, ilk itiraz olarak mahkemeye yetki itirazında bulunulmalıdır. Hakim, mahkemenin yetkisiz olmadığını re’sen nazara alamaz. İlk itiraz bulunmadığı takdirde yetkisiz de olsa davanın açıldığı mahkemede yargılama yapılır.

Yargıtay, acentenin bulunduğu yer mahkemesinin yetkili olduğu düzenlemesi karşısında evleviyetle sigortacının Bölge Müdürlüğü’nün bulunduğu yer mahkemesinin de yetkili olduğu görüşündedir. Nitekim, Yargıtay 17. HD. 2016/6857 E.-2016/5849 K. ve 12.05.2016 tarihli kararı: *“...kaza ...’ta meydana gelmiş, dava, davalı... şirketinin Bölge Müdürlüğü’nün bulunduğu yerde açılmıştır. Bu durumda davanın, sigortacının bir acenteden daha yetkili organı olan... Bölge Müdürlüğü’nün bulunduğu Antalya’da açıldığı gözetilerek yetki itirazının reddi ile işin esasına girilmesi gerekirken...”*²⁰⁹

Yargıtay 20. HD 2020/309 E. 2020/711 13/02/2020 tarihli kararında, *“...Somut olayda, davacının birden çok mahkemenin yetkili olduğu ve kesin yetki kuralının bulunmadığı bu davada, davayı davalının Bölge Müdürlüğü’nün olduğu Ankara ilinde açarak yetkili mahkemeyi seçmiş olduğu anlaşılmış olduğundan, davanın Ankara 5. Asliye Ticaret Mahkemesinde görülüp sonuçlandırılması gerekmektedir...”* şeklinde karar vermiştir²¹⁰.

Yine, Yargıtay 20. HD başka bir kararında da aynı yönde karar vermiştir²¹¹. Özetle, haksız fiilden doğan trafik kazaları sebebiyle açılacak tazminat davalarında kanun koyucu

²⁰⁸ HMK m.6,m.15,m.21

²⁰⁹ “<https://karararama.yargitay.gov.tr>”, Erişim Tarihi: 22.3.2021. Ayrıca bkz. Yargıtay HGK 2017/17-1110 E.-2017/860 K. ve 26.04.2017 T., 2013/2099 E.-2014/572 K. ve 30.04.2014 T., 2013/2098 E.-2014/541 K. ve 16.04.2014 T. kararları.

²¹⁰ Yargıtay 20.HD 2020/309 E. 2020/711 13/02/2020 tarihli kararı, <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, Erişim Tarihi: 20.3.2021.

²¹¹ Yargıtay 20. HD’nin 2019/6023 E. 2019/7621 20/12/2019 tarihli kararı, <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, Erişim Tarihi: 21.3.2021. *“...Bir davada, birden fazla genel ve özel yetkili mahkeme varsa, davacı bu mahkemelerden birinde dava açmak hususunda bir seçimlik hakka sahiptir. Davacı, davasını bu genel ve özel yetkili mahkemelerden hiçbirinde açmaz ve yetkisiz bir mahkemede açarsa, o zaman seçme hakkı davalılara geçer. Somut olayda, kaza ilçesinde meydana gelmiştir. Ancak, davalı ... şirketinin ilinde bölge müdürlüğünün olduğu anlaşılmıştır. Dolayısıyla davacının*

zarar görenin hangi yetkili mahkemede dava açabileceğine ilişkin zarar görene seçimlik hak tanımıştır.

Yine Yargıtay 17. HD trafik kazasından kaynaklı tazminat istemine ilişkin davada, İstanbul Anadolu 8. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2017/72 Esas, 2019/715 Karar ve 02/07/2019 tarihli kararına karşı davalı vekili tarafından istinaf kanun yoluna başvurulması üzerine, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 8. ve 9. gönderilmesine karar vermiştir²¹².

Ceza Mahkemesi kararlarının Hukuk Mahkemeleri'ne etkisi, TBK'nın 74. maddesi hükmünde düzenlenmiş olup hukuk hakimi ceza mahkemesinde kesinleşmiş kararlar karşısında esas bakımından ilke olarak bağımsız kılınmıştır. TBK'nın 74. maddesine göre, *“Hakim, zarar verenin kusurunun olup olmadığı, ayırt etme gücünün bulunup bulunmadığı hakkında karar verirken, ceza hukukunun sorumlulukla ilgili hükümleriyle bağlı olmadığı gibi, ceza hâkimi tarafından verilen beraat kararıyla da bağlı değildir. Aynı şekilde, ceza hâkiminin kusurun değerlendirilmesine ve zararın belirlenmesine ilişkin kararı da, hukuk hâkimini bağlamaz”* hükmü öngörülmüştür. Bu açık hüküm karşısında, ceza mahkemesi tarafından verilmiş olan beraat kararı, kusur ve derecesi, zarar tutarı, temyiz gücü ve yükletilme yeterliği, illiyet gibi esasların hukuk hakimini bağlamayacağına dair bir tereddüt bulunmamaktadır.

Ceza mahkemesinde bir maddi olayın varlığı veya yokluğu hususundaki kesinleşmiş kabule karşın, aynı konunun hukuk mahkemesi bünyesinde yeniden tartışılması mümkün olmamaktadır.²¹³ Bu durumun gerekçesi, ceza yargılamasında bulunan ispat araçları açısından ceza hakiminin hukuk hakimine kıyasla çok daha elverişli konumda olmasıdır. Dolayısıyla bir ceza mahkemesinin uyuşmazlığa ilişkin olayın tespitine; diğer bir ifadeyle maddi olgulara ilişkin kesinleşmiş saptaması, aynı konudaki hukuk mahkemesinde de kesin delil oluşturacaktır²¹⁴.

3.1.2. Taraflar

Davanın iki tarafı davacı ve davalıdır. Trafik kazasından kaynaklanan tazminat davasında davacılar; bedensel zarara uğrayanlar, ölenin desteğinden yoksun kalanlar ile ölüm halinde yalnızca manevi tazminat isteyecek olanlar, eşya sahipleri, bina-yapı tesis sahipleri, aracı hasara uğrayanlar ile rücu hakkına sahip olanlardır. İş bu davalarda davalılar ise; sürücü

birden çok mahkemenin yetkili olduğu ve kesin yetki kuralının bulunmadığı bu davada, davayı davalının bölge müdürlüğünün bulunduğu ilinde açarak yetkili mahkemeyi seçmiş olduğu anlaşıldığına göre, davanın 5. Asliye Ticaret Mahkemesinde görülüp sonuçlandırılması gerekmektedir...

²¹² 17. HD., E. 2019/2929 K. 2019/1787 T. 10.10.2019. www.lexpera.com. Erişim Tarihi: 22.3.2021.

²¹³ Y.H.G.K. 11.10.1989 gün ve E.1989/11-373, K.472 sayılı ilamı. Yolal, 2019, 124.

²¹⁴ Hukuk Genel Kurulu - 2008/4-564 E, 2008/536 K.. Yolal, 2019, 124.

ve yardımcıları, sigortacı, araç sahibi ve işletenler ile bazı durumlarda güvence hesabı olabilmektedir.

3.1.3. Dava Türleri

Dava türlerine ilişkin ise, uygulamada en çok karşılaşılan, ölüm ve bedensel zararlar için açılacak en uygun tazminat davası olan, *HMK 107/I*²¹⁵ hükmü uyarınca düzenlenen belirsiz alacak davasıdır.

Ölüm ve bedensel zarar sebebiyle tazminat davalarında zararın ve kapsamının önceden bilinmesi mümkün olmadığından, eski uygulamada kısmi dava açılmakta, tazminatın asıl büyük bölümünün tespitini müteakip dava değerinin arttırılması ve harç tamamlama işlemi yüzünden hak kayıpları söz konusu olmaktadır. Ancak 107. maddenin yürürlük tarihi itibarıyla başlangıçta zararın ya da alacak tutarının hiçbir şekilde ve net olarak tespit edilemediği durumlarda, dava dilekçesinde harca esas sembolik bir dava değeri bildirmek suretiyle belirsiz alacak davası açılabilen, yargılamanın sonraki aşamalarında tüm deliller toplanarak bilirkişi raporları da ibraz edildikten sonra tazminatın kesin miktarı belli olduktan sonra belirlenen tazminat tutarı için harcı tamamlama olanağı bulunmaktadır²¹⁶.

Trafik kazası sebebiyle ölüm gerçekleşmesi durumunda, ölen kişinin desteğinden yoksun kalan kişilerin açacakları maddî tazminat davasında belirsiz alacak davası söz konusu olmaktadır. Maddî tazminat davalarında zarar miktarını ispatlamak gibi bir durumun mümkün görünmediği durumlarda, hâkim olayın özelliğini, oluş şeklini ve zarar görenin aldığı tedbirleri dikkate alarak uygun göreceği tazminat miktarına hükmetmektedir. Davacılar dava açarlarken kusur derecesi, zararın miktarı ve tazminata etki eden diğer faktörler konusunda bilgi sahibi olmadıkları için başta harca tâbi bir değer belirleyerek belirsiz alacak davası açmakta ve yargılama aşaması sonlarına doğru miktarların belirlenebildiği süreçte peşin harcı tamamlayarak talep sonucunu arttırabilmektedir. Böyle bir durumda, eski uygulamanın aksine, iddianın genişletilmesi yasağına istinaden karşı tarafın rızası aranmamakta, ıslah kurumuna atfen kişiye yargılama giderlerinin ve başka ücretlerin ödenmesi istenmemektedir. Ayrıca bedensel zarara uğrayan kişiler de belirsiz alacak davası açma hakkına sahiptirler. Davacının bu tür bir dava açabilmesi, dava açacağı miktar veya değerinin tam ve kesin olarak belirlenmesinin mümkün olmamasına bağlıdır²¹⁷.

²¹⁵ Bk. HMK m.107/1 “Davanın açıldığı tarihte alacağın miktarını yahut değerini tam ve kesin olarak belirleyebilmesinin kendisinden beklenemeyeceği veya bunun imkânsız olduğu hâllerde, alacaklı, hukuki ilişkiyi ve asgari bir miktar ya da değeri belirtmek suretiyle belirsiz alacak davası açabilir”

²¹⁶ Çelik, 2017: 307; Çil ve Kar, 2012: 14-15; Narter, 2017: 598; Pekcanitez vd., 2011: 299; Pekcanitez, 2011: 18; Çelik, 2012: 21.

²¹⁷ Çelik, 2012: 32-33.

Bir diğ er dava konusu tespit davasıdır. Burada davacının bir hukuk i ilişkinin varlığı, yokluğu veya içeriğinin tespitine ilişkin tespit h k m  elde etmek maksadıyla açmış olduğu davadır²¹⁸.

Davacının aynı hukuk i ilişkiden doğan alacağının veya hakkının tümü yerine belirli bir kısmını talep ederek açmış olduğu dava kısmi dava olarak nitelendirilmektedir²¹⁹. Bedensel veya maddî zararlarda doğrudan belirsiz alacak davası açmak yerine, HMK'nın 107. maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan *“Ayrıca, kısmi eda davasının a ılabildiği hâllerde, tespit davası da a ılabılır ve bu durumda hukuki yararın var olduğu kabul edilir.”* h k m  uyarınca tespit davası açılması da mümkün görünmektedir. Özellikle işletenin kesin tespit edilemediği veya teknik arızanın bakımsızlıktan veya üretim hatasından meydana gelip gelmediğinin anlaşılamadığı hâllerde tespit davasına bařvurulabilmektedir²²⁰.

Uygulamada eda veya kısmi davanın a ılabildiği durumlarda tespit davası açmakta davacının hukuki yararından söz edilemeyeceği kabul edilmektedir. Bununla birlikte 107. maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan hüküm ile bu konuda istisna oluşturulmuştur. Bu itibarla, davacının dava açarken talep sonucunu belirleyememiş olması durumunda belirsiz alacak davası veya alacağın geri kalan kısmının tespitini istemek suretiyle kısmi dava ya da tüm alacak miktarının belirlenmesi için tespit davası a abilmektedir²²¹.

Yukarıdaki açıklamaların tamamı maddi tazminat davasına ilişkindir. Uygulamada manevi tazminat davaları kısmi dava ya da belirsiz alacak davası olarak a ılamamakla birlikte sayın hocamız Sami NARTER'e göre manevi tazminat davası kapsamı ile belirsiz alacak davası mantığı birbiriyle örtüşmektedir. Zira manev  tazminat talebinde bulunulması hâlinde yargılamaya yönelik henüz herhangi bir işlem yapılmamış olduğu için talep edilen miktarlar başlangıçta hayal  olabilmektedir. Bu durumda h kimin belirlediği miktar talep edilen miktardan oldukça az olacağından kişi, maddî kayıplara uğrayabilmektedir. Bu itibarla belirsiz alacak davasında manev  tazminat talebinde bulunulabilmektedir²²².

3.1.4. Dava Konuları

Trafik kazalarından kaynaklı tazminat davalarında dava konuları; yaralanma veya ölüm nedeniyle istenebilecek tazminat, yaşanılan elem ve ızdırap neticesinde istenebilecek manevi tazminat, araç hasarı nedeniyle istenebilecek tazminat, yolcunun taşımacıya karşı

²¹⁸ Narter, 2017: 608; Pekcanitez vd., 2011: 96; Pekcanitez, 2011: 73;  elik, 2012: 51.

²¹⁹ Narter, 2017: 612.; Pekcanitez, 2011: 73;  elik, 2012: 61; Pekcanitez vd., 2011: 312.

²²⁰  elik, 2017: 307.

²²¹ Narter, 2017: 610.

²²² Narter, 2017: 606.

isteyebileceği tazminat, bina ve yapılara zarar verilmesi halinde istenebilecek tazminat ve rücu davalarından oluşmaktadır. Aşağıda ayrıntılı olarak incelenecektir.

3.2. Maddi Tazminat Davaları

Trafik kazasından kaynaklanan tazminat davası, uygulama yönünden en çok karşılaşılmakta olan tazminat davası türüdür. Trafik kazasından kaynaklanan maddi ve manevi tazminat davası, en az bir motorlu aracın katılmış olduğu bir kazada ölüm, yaralanma gibi bedensel zararlar ile üçüncü kişilere ait ev, araba, arazi gibi mal varlıklarında oluşan zararların ortadan kaldırılması maksadıyla zarara uğrayanların trafik kazasında sorumluluğu olan kişilere karşı açmış oldukları bir tazminat davası türüdür. Trafik kazası tazminatı, uygulama açısından gerek bedensel gerekse malvarlığı zararlarına yönelik durumu ifade etmek üzere kullanılmakla birlikte trafik kazası sebebiyle tazminat davasının hukuki dayanağı, trafik kazasının bir haksız fiil (*BK md.49 “Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür. Zarar verici fiili yasaklayan bir hukuk kuralı bulunmasa bile, ahlaka aykırı bir fiille başkasına kasten zarar veren de, bu zararı gidermekle yükümlüdür.”*) sorumluluğu oluşturmaktadır. Trafik kazasından dolayı gerek malvarlığı gerekse vücut bütünlüğünün zarar görmekte olduğu bilinmekte olup trafik kazası sebebiyle zarara uğrayanların veya yakınlarının da maddi ve manevi tazminat davası açabilme imkânına sahip oldukları anlaşılmaktadır. Bununla birlikte trafik kazasından dolayı mağdur yaralanmış ise; mağdurun bu sebeple uğramış olduğu bedensel zarar (maluliyeti) belirlenmelidir. Zira tazminatın hesaplanmasında esas teşkil edecek maluliyet oranı sadece usulüne uygun bir şekilde düzenlenmiş olan doktor raporu ile belirli bir netliğe kavuşacaktır.

3.2.1. Maddi Tazminatın Anlamı

Trafik kazası sebebiyle açılan maddi veya manevi tazminat davası, taraflardan en az birinin motorlu araç olduğu bir kazada ölüm, yaralanma gibi beden bütünlüğüne yönelik zararlar ile üçüncü kişilerin malvarlığında meydana gelen eksilmenin giderilmesi amacıyla açılmaktadır. Bu dava zarara uğrayan kişilerin trafik kazasında sorumlu olanlara karşı açılan bir tazminat davası türünü ifade etmektedir.

Bu çerçevede yeni Genel Şartlarda B.2.1. maddesinde yer alan düzenleme hükmünde, hasar durumunda, hasar gören parça, onarımı yapılamayacaksa veya eşdeğer parça veya ömrünü tamamlamış araçlar mevzuatı kapsamında olan araçlardan elde edilen orijinal parça ile değişimi mümkün değilse orijinaliyle değiştirilir. Danıştay’ın gerekçeli kararında, “*orjinal parça yerine takılacak parçalar nedeniyle aracın başka yerinde oluşabilecek bozukluk veya hasarların karşılanması hususunda da araç sahipleri ile üreticilerin karşı karşıya gelmeleri*

söz konusu olabileceği gibi takılacak orjinal olmayan daha önce kullanılmış ve yıpranmış yedek parçalardan dolayı oluşabilecek güvenlik riskleri ile de karşı karşıya kalınabilir. Ayrıca uygulamada eşdeğer parça adı altında düşük kalitede ve fiyatta olan kısaca yan sanayi denen düşük kaliteli parçaların kullanılması karşılaşılan bir durumdur. Bu nedenle hasar onarımlarında sigortalı veya mağdur onayı dışında hiçbir şekilde çıkma veya sökme parçaların kullanılmaması kamu yararı gereğidir. Ayrıca sigortalı ilişkisinin tarafı olmayan ve doğrudan zarar gören üçüncü kişilerin araçlarında meydana gelen hasarın rızaları alınmaksızın çıkma parça ile değiştirilmesine imkan tanınarak mülkiyet hakkına halel getiren böyle bir düzenlemeye gidilmesi hukuka aykırıdır. Bunlara ek olarak dava konusu düzenlemedeki üç yaş şartının nasıl belirlendiği idarelerce ortaya konulamamıştır". Bütün bu gerekçelerde görüldüğü üzere Danıştay, yukarıda ifade edilen maddelerin yürütmesini durdurmuştur²²³.

3.2.2. Yasal Hüküm ve Dayanak

BK 49. maddesi, *"Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür. Zarar verici fiili yasaklayan bir hukuk kuralı bulunmasa bile, ahlaka aykırı bir fiille başkasına kasten zarar veren de, bu zararı gidermekle yükümlüdür."* şeklinde geçmektedir. Söz konusu madde hükmü çerçevesinde bir kişinin kasten, ihmal edere k veya tedbirsizlikle bir başkasını zarara uğratması durumunda tazmin borcu doğmaktadır. Hukuk sisteminde de kişiler tazminat davalarıyla uğramış oldukları zararların giderilmesi talebinde bulunabilmektedirler.

Genel Şartlar ile getirilmiş olan bedeni zarar hesaplamasına ilişkin usul ve esaslara kanuni dayanak oluşturmak üzere 2918 sayılı KTK'nın 90. maddesinde 14 Nisan 2016 tarihinde değişiklikte bulunulmuştur. Söz konusu madde hükmüne göre, ZMSS kapsamında olan tazminatlar bu Kanun ve bu Kanun'a göre hazırlanan Genel Şartlarda öngörülen usul ve esaslara tabi olmaktadır. Bu tazminatlara ve manevi tazminatla ilgili olarak bu Kanun ve Genel Şartlarda düzenlenmemiş olan hususlar hakkında 6098 sayılı TBK'nın haksız fiillerle ilgili hükümleri uygulanmaktadır. KTK'nun 90. maddesinin değişiklik öncesi halinde, tazminat konusunda yalnızca BK'nın haksız fiille ilgili hükümlerinin tatbik edileceği belirtilmiştir.

Yeni ZMSS Genel Şartlarının B.2. maddesi 2.1. bendi, ilk paragrafta yer alan düzenleme çerçevesinde, sigortacı; hak sahibinin, kaza veya zararın belirlenebilmesi için bu Genel Şartlar ekinde yer verilen gerekli bütün belgeleri sigortacının merkez veya şubelerinden

²²³ Karayazgan, 2017: 36-38.

birine ilettiği tarihten itibaren sekiz işgünü içerisinde tazminat tutarını hak sahibine öder. 2 Ağustos 2016 tarihinde getirilen değişiklik ile bu Genel Şartlar ekinde bulunan gerekli tüm belgelerin sigortacı kuruma iletilmesine ilişkin şart getirilmiştir.

İşletenin sorumluluktan kurtulamadığı durumda, hakim, tazminatın tutarını belirlemek ve buna göre hüküm kurmak zorundadır. Bu anlamda, zararın ve tazminat miktarının doğru belirlenmesi gerekir²²⁴. Tazminatın ölçütünü zarar belirlemektedir. Tazminattaki amaç, sorumlu kişiyi cezalandırmak değil, zararı karşılamaktır. Bu bağlamda meblağ belirlenirken, tazminat, zarar gören açısından bir zenginleşme aracı olmamalıdır. Diğer bir anlatımla tazminat miktarı, zarar tutarını aşamaz²²⁵.

Kanun hükmünde belirlenen ve yüksek mahkeme içtihatları ile işlerlik kazanan maddi tazminata konu olabilecek davalar aşağıda ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

3.2.3. Dava Konuları

ZMSSGŞ'nin C.7. maddesi birinci fıkrası hükmünce, zarar görenin, ZMSS'de belirlenmiş olan sınırlar içerisinde dava yoluna gitmeden evvel ilgili sigortacıya yazılı başvuru yapması gerekmektedir. Sigortacı tarafın başvuru tarihinden itibaren en geç onbeş gün içinde başvuruyu yazılı olarak cevaplandırmaması veya verilen cevabın talebi karşılamadığıyla ilgili uyuşmazlık yaşanması durumunda, hak sahibi sigortacının merkez veya şubesinin veya sigorta poliçesini hazırlayan acentenin olduğu yer mahkemelerinde, kazanın gerçekleştiği yer mahkemesinde veya zarar gören tarafın ikametgâhının olduğu mahkemede dava açılabilir gibi uyuşmazlığa çözüm üretmek için Sigorta Tahkim Komisyonu'na da başvurulabilir (ZMSSGŞ madde C. 7, 2.fıkra)

3.2.3.1. Trafik Kazalarından Kaynaklı Bedensel Zararlarda İstenebilecek Tazminatlar

3.2.3.1.1. Tedavi Giderleri

Haksız fiil niteliğinde trafik kazası sonucunda yaralanan kişi, iyileşinceye kadar yaptığı, eski sıhhatine kavuşmak için ileride yapacağı masrafların hepsini talep edebilir. Doktrinde ve günlük yaşamda bu talepler iyileşme giderleri olarak da bilinmektedir. Yani günümüzde yapılan giderler talep edilebileceği gibi gelecekte yapılacak masraflar da talep konusu olmaktadır. Örnek vermek gerekirse tedavi sonrasında muayyen bir süre ya da yaşam boyu bazı ilaçları kullanmayı sürdüreceksen veya ileride birden çok kez daha ameliyat olması

²²⁴ Yargıtay 4. HD, E. 2002/ 14575, K. 2003/ 7853, T. 17.6.2003 “Davacıların dava konusu haksız eylem sonucu yaralandıkları ve bu nedenle maddi tazminat isteklerinin de bulunduğu anlaşılmaktadır. O halde yaralanmadan kaynaklanan zararlarının kapsam ve miktarı araştırılarak belirlenmeli, bu konuda tam bir hesaplama yapılmayacak olsa bile BK'nun 42. maddesi gözetilmek suretiyle belirlenecek uygun bir maddi tazminata da hükmedilir.” <http://www.kazanci.com/>, Erişim Tarihi: 22.3.2021.

²²⁵ Yılmaz, 2014: 189.

gerekliyse, gelecekte yapılacak olan bu tür masraflar da hesaplattırılıp talep edilebilir²²⁶. Yargıtay 11. HD' nin 12.02.2004 tarihinde verdiği 2003/6318 E 2004/1185 K sayılı kararda bakıcı giderlerinin de tedavi giderleri kapsamında yer aldığına değinilmiştir. Ancak sigortacının bu sorumluluğu poliçedeki limitlerle sınırlandırılmıştır²²⁷.

3.2.3.1.2. Ekonomik Geleceğin Sarsılmasından Kaynaklanan Tazminat

Trafik kazası sonucunda kişiler üzerinde sürekli ya da geçici maluliyet durumları meydana gelebilir. Geçici ya da sürekli işgücü kaybına uğrayan kişi bedenini kullanarak kazanç elde ediyorsa mesleğini icra edemez hale gelmiş ya da meslek değiştirmek mecburiyetinde kalmış olabilir. Sakatlık nedeniyle emekli olup mesleğini bırakmış, bazı işleri yapamaz hale gelmiş ve bazı fırsatları kaçırmış olabilir. Bir nevi çalışmaya muktedir olamama durumu olarak adlandırılabilir. Bunların hepsi ekonomik olarak maruz kalınan zararlardır ve tazminat olarak talep edilebilir²²⁸.

3.2.3.1.3. İşgöremezlik Nedeniyle Talep Edilebilecek Tazminat

Bedensel zarar, trafik sigortası çerçevesinde sayılabilen bir kaza sonucunda, zarara uğrayan kimsenin bir daha iyileşmeyecek şekilde sakatlanarak sürekli iş görmezlik veya sürekli sakatlık durumuna gelmesi şeklinde ifade edilir²²⁹.

Yargıtay 17. H.D' nin 25.12.2014 tarihinde verdiği 2013/13485 E 2014/19487 K sayılı kararında güç (efor) kaybı tazminatı “...*Bununla birlikte Yargıtay'ın yerleşik uygulaması gereğince kişinin vücut bütünlüğünün ihlali nedeniyle ortaya çıkan beden gücü kayıplarının gelinde veya malvarlığında bir azalma meydana gelmese dahi tazminat gerektiği kabul edilmekte ve bu husus güç kaybı tazminatı olarak ifade edilmektedir*²³⁰.” şeklinde tanımlanmıştır²³¹. Bu çerçevede tazminat alacağının ana sebebi, beden gücünde kayba uğrayan kişinin aynı işi yaparken, zarar gerçekleşmeden önceki hale ve diğer kişilere kıyasla daha çok güç sarf etmesinden kaynaklanmaktadır.

Uygulamada büyük bir yere sahip olan sürekli işgöremezlik nedeniyle tazminat talepleri geniş kapsamlıdır. Trafik sigortası kapsamına giren bir kazada yaralanmış olan üçüncü şahsın, sürekli sakatlık sebebiyle gelecekte iktisadi yönden karşılaşacağı maddi

²²⁶ Çelik, 2019: 492-493

²²⁷ <https://www.sinerjimevzuat.com.tr> (erişim Tarihi: 11.10.2021) Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD 2003/6318 E 2004/1185 K sayılı kararı

²²⁸ Çelik, 2019: 487.

²²⁹ Günaştı Cantutumlu, 2017: 10.

²³⁰ Yargıtay 4. H.D. 1982/3059E.- 1982/3938K. Sayılı ve 19.4.1982 Tarihli kararı, <http://www.tazminathukuku.com/yargitay-kararlari/bedensel-zararlarda-guc-kaybi-tazminati.htm>, (erişim tarihi: 18.12.2020).

²³¹ <https://www.sinerjimevzuat.com.tr> (erişim Tarihi: 02.09.2021)

zararların tazmin edilmesi maksadıyla, KZMSS Genel Şartları ekinde düzenlenmiş olan esaslar çerçevesinde tespit edilecek teminat, sürekli sakatlık teminatı²³² olarak geçmektedir. Organın kaybedilmesi ya da organın zayıflaması kalıcı sakatlık olarak da bilinen bu zarar türünün nedenleridir.

Trafik kazası nedeniyle zarar gören kimsenin tedavi edilmesinin tamamlanmasından sonra, yetkili olarak kabul edilen bir hastaneden özürlü sağlık kurulu raporunun alınması ve kişinin sürekli sakatlık oranının tespitinin akabinde meydana gelen bakıcı giderleri bu teminat limitleriyle sınırlı olmak şartı ile sürekli sakatlık teminatı kapsamında²³³ değerlendirilmektedir.

KZMSS Genel Şartları A. madde 5-c gereği, sürekli sakatlık tazminatına ilişkin tespite esas olacak biçimde kişinin sakatlık oranının tespitinde, sakatlık ölçütü sınıflandırması ve özürlü kimselere verilecek sağlık kurulu raporlarına dair mevzuat çerçevesinde hazırlanmış olan sağlık kurulu raporu göz önünde bulundurulmalıdır. Kişinin sürekli sakatlık oranının; 01.10.2008 tarihinden önce gerçekleşen kazalar için “*Sosyal Sigortalar Sağlık İşlemleri Tüzüğü*” hükümleri çerçevesinde, 01.08.2008 ve 01.09.2013 tarihleri arasında gerçekleşen kazalarda “*Çalışma Gücü ve Meslekte Kazanma Gücü Kaybı Oranı Tespit İşlemleri Yönetmeliği*” hükümleri esas alınarak, 01.09.2013 tarihinden sonraki kazalar için ise “*Maluliyet Tespit İşlemleri Yönetmeliği*” çerçevesine göre belirlenir²³⁴.

Aynı madde hükmü gereği tazminat ödenmesinde, ilgili sağlık hizmet sunucuları eliyle düzenlenen trafik kazasıyla ilgili belgelerde nedensellik bağına ilişkin tespite yer verilmesi halinde, bu tespitin aksinin ispat edilmesi sigorta şirketine aittir. Sigortacının söz konusu rapora itiraz ettiği zaman, mağdurun itiraz üzerine yaptığı belgelenen harcamaları, sürekli sakatlık teminatı kapsamı çerçevesinde karşılaması gerekmektedir.

Yargıtay kararında da, “...*Maluliyete ilişkin alınacak raporlar kaza tarihi 11.10.2008 tarihinden önce ise Sosyal Sigorta Sağlık İşlemleri Tüzüğü, 11.10.2008 tarihi ile 1.9.2013 tarihleri arasında Çalışma Gücü ve Meslekte Kazanma Gücü Kaybı Oranı Tespit İşlemleri Yönetmeliği, 1.9.2013 tarihinden sonra da Maluliyet Tespiti İşlemleri Yönetmeliğine uygun olarak düzenlenmesi gerekir...*”²³⁵ şeklinde ilgili yönetmeliğe atıfta bulunmaktadır.

Sürekli sakatlık tazminatına ilişkin, KZMSS Genel Şartlar ek-3’te ifade edilen kriterler dikkate alınarak uygulanacaktır. Bu çerçevede kişinin bireysel özellikleri hesaplama

²³² KZMSS Genel Şartları Ek-3.

²³³ Ulaş, 2015: 10.

²³⁴ Keskin, 2017: 1858-1859.

²³⁵ Yargıtay 17. Hukuk Dairesi Esas:2016/13076 Karar:2019/6001 Karar Tarihi: 14.05.2019

yapılırken dikkate alınacaktır; kişinin yaşı, vergilendirilmeye tabi tutulmuş geliri gibi unsurlar tazminatın tespitinde rol oynayacaktır.

Geçici işgöremezlik durumu ise kişinin kaza sonucunda kalıcı bir sakatlığının olup olmayacağı, işlevi azalan ya da tamamen yitirilen bir organ varsa tam teşekküllü sağlık kuruluşlarınca maluliyet oranının belirlenmesinden önceki tıbbi tedavi ve iyileşme süresidir. Yine burada geçici iş göremezlik süresi içinde kişinin beden gücü kaybı yüzde yüz kabul edilmektedir ancak hazırlanan sağlık raporlarında, iyileşme süresinin kaç ay uzayacağı belirtilmektedir. Örneğin, kişi trafik kazası sonucunda beden gücü kaybı yüzde yirmi yedi, iyileşme süresi ise 8 ay ise kişi bu süre boyunca geçici tam iş göremez sayılacaktır. Kalıcı sakatlıkta olduğu gibi geçici tam iş göremez denilmesinin sebebi kesin sakatlık oranı belirlenmeden önceki “tam iş göremez” olduğu içindir. Söz konusu efor kaybı da tazminat olarak talep edilecektir²³⁶. Bu tazminat konusu geçici olduğundan “tedavi giderleri” içerisinde değerlendirilmemiştir.

Sürekli ya da geçici iş göremezlikte karşılaştığımız temel sorun hesaplamanın ne şekilde yapılacağına ilişkindir. Uygulamada PMF(yaşam) tablosundan faydalanmak suretiyle bilirkişilerce çalışma gücünün kaybolmasındaki süreye göre ilk olarak kazanç kaybı, sonrasında kazanç kaybının sona erdiği tarihten itibaren efor(güç) kaybı tazminatı hesaplanmaktadır. PMF yani yaşam tablosu yerine CSO(beklenen ömür süreleri) tablosuna göre hesaplama yapılmamalıdır²³⁷. Yargıtay 17. HD 01.07.2021 tarihinde verdiği 2021/4346 E 2021/7777 sayılı kararında konuyu neticelendirmiştir. *“Hükme esas alınan bilirkişi raporunda; TRH 2010 yaşam tablosuna göre zarar miktarı hesaplanmış, mahkemece işbu zarar miktarı esas alınmak suretiyle hüküm kurulmuştur. Oysa, Dairemizin yerleşik içtihatları gereği, Population Masculine Et-Feminine (PMF 1931) tablosu esas alınarak davacının muhtemel yaşam süresinin belirlenmesi ve tazminat hesabı yapılması gerekmektedir.”* denilerek efor kaybı hesaplanırken PMF 1931 tablosunun baz alınması gerekliliği vurgulanmıştır²³⁸.

3.2.3.2. Ölüm Nedeniyle İstenebilecek Tazminatlar

Trafik kazası sonucunda ölüm gerçekleştiğinde, meydana gelen zararlar cenaze giderleri ile destekten yoksun kalma tazminatı olarak kendini göstermektedir.

²³⁶ Çelik, 2019: 477.

²³⁷ Günay, 2021: 162

²³⁸ <https://www.sinerjimevzuat.com.tr> (erişim tarihi: 07.10.2021)

3.2.3.2.1. Ölen Kişinin Cenaze Giderleri

Kazada ölüm olması halinde meydana gelen asıl zarar destekten yoksunluktur. Bunun yanı sıra cenaze giderleri de ölüm nedeniyle ortaya çıkan zararlardır. Defin giderleri gibi ölüm nedeniyle yapılan masraflardan oluşmaktadır. Ölüm masraflarının talep edilmesi halinde talep edenin mutlaka belge, makbuz sunması gerekmektedir. Hakim, dini kurallara ve geleneklere göre uygun bir tazminata hükmetmelidir²³⁹.

3.2.3.2.2. Destekten Yoksun Kalma Talepleri

Kişinin kazada ölmesi halinde, zararın kimin üzerinde doğacağı sorusu ve meydana gelen bu zararın niteliği doktrinde tartışma konusudur. Çalışmamızın yukarıdaki bölümlerinde açıkladığımız üzere genel mevzuat çerçevesinde yansıma zarara uğrayan kişiler zararlarının giderilmesini isteyemezler ancak trafik sigortası kapsamında bir değerlendirme yapıldığında, doktrindeki genel görüş kaza sonucunda ölüm gerçekleşmişse kalanların, yansıma zarar niteliğinde olan, destekten yoksun kalma tazminatı isteyebilecekleri şeklindedir. Çelik Ahmet Çelik'e göre ise "yansıma zarar" sağlar arasında olan bir olgudur ve ölen kişinin yaşamının sona ermesiyle birlikte onun zarara uğradığından söz etmek hayatın olağan akışı ve hukuk mantığıyla bağdaşmaz. Yazar, yararlanan eşyanın kaybedilmesi ile kişinin ölmesi arasında iktisadi yönden fark olmadığını düşünmektedir. Dolayısıyla destekten mahrum kalanların zararının yansıma zarar değil doğrudan zarar olduğunu söylemektedir²⁴⁰. Doktrindeki genel görüşten ziyade "Çelik Ahmet ÇELİK" in görüşü bize göre de hukuk mantığına daha uygun düşmektedir.

BK 53. Madde hükmünde belirtilmiş olan destekten yoksun kalma tazminatı, destek kişinin vefatı sebebiyle onun desteğinden mahrum kalacak kişilerin zarar veren yani haksız eylemi gerçekleştiren kişiden isteyecekleri bir tazminat²⁴¹ olarak belirlenmiştir.

Bahse konu olan tazminat türü, yansıma zarar özelliği taşımakta olan bağımsız nitelikte bir tazminattır²⁴². Destek kişinin ölümü ile doğrudan doğruya destekten yoksun kalan kişinin şahsiyetinde doğar ve destek kişinin ölümünden önce yapmış olduğu hukuki işlemlerden bağımsız bir talep hakkı meydana getirir. Destekten yoksun kalma tazminatında temel sebep, destek kişinin ölümü neticesinde onun desteğine muhtaç olan kişilerin bu destekten mahrum kalması oluşturmaktadır.

Yukarıdaki bilgilere ek olarak destekten yoksun kalma tazminatının, geride mirasçı olarak bırakılan kişilere değil, ölenin desteğinden mahrum kalan kimselere ait olduğu

²³⁹ <https://www.tazminathukuku.com.tr> (erişim tarihi 12.10.2021)

²⁴⁰ Çelik, 2019: 438.

²⁴¹ Antalya, 2013: 474-494.

²⁴² Gürsoy, 1972: 143.

bilinmektedir. Dolayısıyla yoksun kalan kimseler, bu hakkı doğrudan doğruya asli bir şekilde kazanmaktadır ve vefat eden kişinin mirasçıları bu hak üzerinde herhangi bir talep ve tasarruf hakkında bulunamazlar²⁴³. Bir diğer ifadeyle ölen kişinin desteğinden yoksun kalan kimseler, anne, baba, eş, çocuk olabileceği gibi, akrabalık ilişkisi olmayan başka bir kişi de olabilmektedir. Bu noktada dikkat edilmesi gerekli olan durum ölenin, geride kalan kişiye destek olup olmadığıyla ilgilidir.

Bu duruma ilişkin bir diğer husus ise, destekten yoksun kalma tazminatı miktarı belirlenirken ölen kişinin esas alınmasıdır²⁴⁴. Yani ölen kimsenin vergilendirilmiş geliri, yaşı gibi bireysel özelliklerine göre tazminat hesaplanır. Fakat bazı hallerde tazminatın hesaplanmasında destekten yoksun kalanın yaşı gibi özellikler de dikkate alınır. Örnek verilecek olursa, babasının vefatıyla destekten yoksun kalan çocuk açısından tazminat hesabında bulunulurken çocuğun yaşı da göz önünde bulundurulur. Yargıtay'ın yerleşik içtihadına göre erkek çocuklar için 18 yaş, kız çocuklar için 22 yaş; yükseköğrenimderse 25 yaş destek görebilecekleri en üst sınır olarak belirlenmiştir. Yaşam boyu bakımı gerektiren çocukların destek süresi bakımı ise ölen babanın yaşam müddeti ile sınırlandırılmıştır²⁴⁵.

Yargıtay yerleşik uygulamaları çerçevesinde destek ve destek ihtiyacı olanlara ait muhtemel yaşam süresi tespit edilirken Population Masculine Et-Feminine(pmf) yaşam tablosu esas alınır. Buradaki hesaplama da işgöremezlik başlığı altında anlatıldığı şekildedir. Bununla birlikte, destekten yoksun kalma tazminatının hesaplanmasında rapor tanzim tarihine kadar gerçekleşen zararın bilinen veriler dikkate alınarak ve iskontoya tabi tutulmaksızın somut olarak, 1/Kn katsayısı çerçevesinde her yıl % 10 oranında artırılarak ve iskonto edilerek hesaplanması gerekmektedir²⁴⁶.

Örnek vermek gerekirse mahkemece Esnaf ve Sanatkarlar Odası'ndan müteveffa berberin aylık yaklaşık geliri sorularak ticaret sicil kayıtları da istenmek suretiyle gelir tespiti yapılmaya çalışılmıştır. Ancak yapılan incelemeler ve araştırmalar yeterli görülmemiştir. Berber dükkanına ait gelir bölgeden bölgeye değişiklik arz edebileceğinden ve işyerinin vefat eden kişinin ölümünden sonra da kiraya verilmek veya başka şekilde işletilmesinin destek zararının tespitinde etkisi bulunacağından müteveffanın ölmeden önceki vergi beyanname örnekleri, gelir kayıtları ve diğer bilgi ve belgelerin getirtilerek gerekirse bu belgelere yönelik bilirkişi incelemesinde bulunularak gelir durumunun tespitinden sonra net bir şekilde aktüer incelemesinin yapılması gerekmekte olduğu belirtilmiştir²⁴⁷.

²⁴³ Keskin, 2017: 1874.

²⁴⁴ KZMSS Genel Şartları Ek-2.

²⁴⁵ Çelik, 2016: 259.

²⁴⁶ YHGK., 28.06.1995 tarih, 1994/9-628 Esas, 1995/694 Karar.

²⁴⁷ Yargıtay 17. H. D. 2013/8114 E- 2014/9132 K.

Yukarıda da ifade edildiği üzere bu tazminat türünde, ölenin desteğinden yoksun kalan kişiler, yalnızca onun mirasçıları ile sınırlı olmayıp, onun desteğinden yoksun kalan ve mirasçısı olmayan üçüncü kişiler de bu çerçevede destekten yoksun kalma tazminatını talep edebilmektedirler²⁴⁸.

Yargıtay HGK 18.4.2007 tarih ve 2007/4-222 E. 2007/2 2 K. sayılı kararına göre ve Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.04.1982 gün, 1979/4-1528 E., 412 K. sayılı kararına göre, “...destek sayılabilmek için yardımın eylemli olması ve ölümden sonra da düzenli bir biçimde devam edeceğinin anlaşılması yeterli görülür” ilkesi kabul edilmiştir. Bu bağlamda, söz konusu tazminatın ölümle birlikte ortaya çıkan bir durum olmasına rağmen, miras bırakan kişinin şahsından doğan ve mirasçılarına geçen bir hak olmayıp, doğrudan doğruya bu kimselerin kendilerinden kaynaklanan bağımsız bir hakkı ifade etmektedir. Diğer bir tabirle, söz konusu tazminatın nitelik itibariyle; üçüncü kişilere, desteğin gelir ve yardımından yoksun kalmaları nedeniyle tanınmış, bağımsız bir hak olup, mirasçılıkla ve miras hukuku ile ilgisi olmadığı anlaşılmaktadır. Yani bu hak, mirasçılık sıfatı nedeniyle değil, eylemli olarak destek olanın ölümünden dolayı, onun gelir ve yardımlarından yoksun kalma veya farazi destek olma durumundan kaynaklanır²⁴⁹.

Doktrinde ise bu konuyla ilgili diğer bir tartışma, söz konusu ibarenin BK 52. maddesinde bahsi geçen, genel olarak tazminatta indirim nedeni olarak kabul edilen mağdurun rızası veya müterafik kusurunun bu tazminat türü için söz konusu olup olmayacağı şeklindedir²⁵⁰.

Bu noktada doktrin, gerekçe ile aynı görüş paralelindedir. BK'nın 52. maddesi 2. Fıkrası hükmünde düzenlenmiş olan, “Zarara hafif kusuruyla sebep olan tazminat yükümlüsü, tazminatı ödediğinde yoksulluğa düşecek olur ve hakkaniyet de gerektirirse hâkim, tazminatı indirebilir.” durumu ile ilgili olduğu ileri sürülür. Söz konusu tazminatın hesaplanması bakımından da destek şahsının rızası veya eklenen kusuru doktrin gereği dikkate alınır. Fakat bu görüşü savunanlara göre hakim, ölüme neden olan tazminat yükümlüsü kimsenin tazminatı ödediğinde yoksulluğa düşeceği gerekçesi ile hakkaniyet ilkesine dayanarak destekten yoksun kalma tazminat miktarında TBK 55/1. madde düzenlemesi gereğince indirimde bulunamaz²⁵¹.

Kazada ölen kişi olayda tam kusurlu ise destek tazminatına hükmedilmeli midir? Hükmedilecekse miktarı ne olmalıdır? Bu konuda sürekli içtihat değişikliği yapılarak sabit bir uygulama oluşturulamamıştır.

²⁴⁸ Antalya, 2013: 475.

²⁴⁹ Uygur, 2003: 2062.

²⁵⁰ Antalya, 2013: 736 – 738; ; Oğuzman ve Öz, 2013: 119-120

²⁵¹ Antalya, 2013: 489-490; Kılıçoğlu, 2014: 431-432; Oğuzman ve Öz, 2013: 126-127.

Bu durum uzunca bir süre Yargıtay kararlarına konu edilmiş, Yargıtay Hukuk Genel Kurulunca ayrıntılı biçimde ele alınmıştır. Mevzuat, konuyla ilgili dinamikliğini hala korumaktadır. Destek tazminatına ilişkin önemli tarihlerden ilki 2015-2016 seneleridir. 2016 tarihinden önce kaza kişinin kendi kusurundan kaynaklansa bile destek tazminatına hükmedilmekteydi. Örnek kararlar aşağıda incelenmiştir.

Yargıtay 17. HD 27/3/2017 tarih ve 2014/20168 E. 2017/3048 K. sayılı kararında “...dosya içindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılarak değerlendirilmesi sürecinde, davacıların ölen kişinin salt mirasçısı vasfıyla değil, destekten yoksun kalan üçüncü kişi vasfıyla dava açması, ölüm nedeniyle doğrudan davacılar üzerinde oluşan destekten yoksunluğa ilişkin zararın meydana gelmesinde kusurun davacı tarafa yansıtılmayacağı; bu nedenle araç sürücüsü veya işleten tam kusurlu olması durumunda, desteğinden yoksun kalan davacıları etkilemeyeceği; 2918 Sayılı KTK ve KZMSS Genel Şartları’na göre, aracın ZMSS yapan davalı şirketi, işleten tarafından üçüncü kişilere verilen zararların teminat altına alındığına ve olayda işleten veya sürücü tam kusurlu olsalar bile, destekten yoksun kalan davacılar da zarar gören üçüncü kişi durumunda olduğundan, davalı şirketin sorumlu tutulacağına, davalı vekili tarafından yapılan itirazların bu noktada yerinde görülmediği ve itirazların reddine karar vermek gerektiğine” karar verilmiştir .

Yargıtay HGK 15.06.2011 tarih ve 2011/17-142E. 2011/411K sayılı kararında kazada %75 oranında kendi kusuruyla kazaya sebebiyet veren kişi kazada ölmüş, mirasçıları da desteğinden mahrum kaldıkları için tazminat talep etmişlerdir. İlk derece mahkemesi davayı kabul etmiştir ve karşı tarafın başvurusu ile dosya temyize gönderilmiştir. Yargıtay 17. HD de yansıma zarar uğrayanların tazminat isteklerinde kendisine destek sağlayanın sahip olduğu haktan daha fazla hak sağlamasının mümkün olmadığı ve bu durumun kaynağının BK’ da öngörülen kişinin kendi kusurundan yararlanamaması ilkesinden kaynaklandığı gerekçesiyle yerel mahkeme kararını bozmuştur. Yargıtay diğer önemli husus olan; karşı tarafın %25 kusur oranına dayanılarak tazminat talep edilebileceğine de bu kararda değinmiştir. Yerel mahkeme kararında direnmiştir ve olay HGK önüne gelmiştir. HGK ise KTK 92. Maddesinde sarıh ve tahdidi biçimde zorunlu trafik sigortası kapsamı dışında kalan hallerin sayıldığını, bunun dışındakilerin ZMSS kapsamı içinde talep edileceklerden değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. HGK özetle üçüncü kişilerin dava açması durumunda sigortalının kusurunu sigortacının ileri süremeyeceğini, amacın mirasçıları korumak olduğunu belirterek destekten yoksun kalma tazminatı taleplerinin kabulüne karar verilmesine karar vermiştir²⁵².

²⁵² <https://www.sinerjimevzuat.com.tr> (erişim tarihi: 03.10.2021)

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 22.02.2012 tarih, 2011/17-787 E 2012/92 K sayılı kararı ve 16.01.2013 tarih, 2012/17-1491 E 2013/74 K sayılı kararlarında da benzer şekilde karar verilmiştir²⁵³.

Sonuç olarak 2016 tarihinden önce kaza, kişinin kendi kusurundan kaynaklansa bile destek tazminatına hükmedilmekteydi ancak sigortacıların bu durum karşısında büyük mağduriyetler yaşadıkları iddiası ve ne yazık ki baskıları sonucunda 2015'te TTK hükümlerine ek olarak genel şartlar getirilmiştir. Ancak uygulamada bazı hakimler genel şartları dikkate almamış, TTK hükümleri uyarınca yukarıda incelenen örnek kararlar doğrultusunda destekten mahrum kalma tazminatına hükmetmiştir. 2016 yılında TTK 92. maddeye ek bir düzenleme (i bendi) getirilerek Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlar ve eklerinde düzenlenen teminat dışında kalan hallerin KTK bakımından da sigorta teminat kapsamı haricinde kalacağı hüküm altına alınmış olup, uygulamadaki karışıklığa son verilmiştir. İş bu düzenleme ile teminat dışı kalan durumlar için Genel Şartlar' a bakılması gerektiği yönünde atıfta bulunulmuştur. Bunun yanında sigortacının kusuru oranında tazminat talep edebileceği de GŞ A.6 ya eklenen son fıkra ile belirtilmiştir. Yapılan değişiklikler yürürlüğe girdikleri tarih itibarıyla geçerlilik kazanmış, artık hakimler de yürürlük tarihinden sonra 2020 yılına kadar kazaya tam ya da ağırlıklı kusuruyla sebep olan destek kişisinden mahrum kalanların tazminat taleplerinin reddine karar verilmiştir.

Ancak bu düzenleme hukukçuları tatmin etmemiştir. Çünkü kanuna getirilen ekleme bent ile Genel Şartlar' a atıf yapılması kanun ruhu ile bağdaşmaz. Temel hukuk derslerinde ilk öğretilen normlar hiyerarşisidir. Bizler bunu Kelsen' in piramidi ile tanımaktayız. Kanun varken atıfla Genel Şartlar' ın uygulanması, normlar hiyerarşisine aykırılık teşkil edecektir. Nitekim Anayasa Mahkemesi de görüşümüzle aynı yönde 2020 yılında vermiş olduğu kararla KTK m.92' ye getirilen i bendini anayasaya aykırı bularak iptal etmiştir. AYM Genel Kurul'un 2019/40 E 2020/40 K sayılı kararında²⁵⁴ konu hakkındaki ihtilafları bitirecek bir karara imza atılmıştır. Karara konu itiraz yolu Bakırköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi (E.2019/40), Antalya Bölge Adliye Mahkemesi 4. Hukuk Dairesi (E.2019/41), Ankara Bölge Adliye Mahkemesi 26. Hukuk Dairesi (E.2019/60) ve Çorum 3. Asliye Hukuk Mahkemesi (E.2020/38) tarafından gerçekleştirilmiştir. İtiraz konusu kurallarda, sigorta şirketinin zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesinden doğan sorumluluğunun kapsamı düzenlenmemiş olup bu kapsamın idarenin düzenleyici nitelikte işlemi olan genel şartlar ile belirlenmesi öngörülmüştür. Böylece sigorta şirketinin zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesinden doğacak borcu, idare tarafından her zaman değiştirilebilir nitelikteki kurallar olan genel

²⁵³ Bozkurt Bozabalı, 2018

²⁵⁴ Ayrıntılı Bk. Anayasa Mahkemesi Genel Kurulu 2019/40 E 2020/40 K sayılı kararı

şartlara göre belirlenecektir. Borcun kapsamının tespiti hususunda temel çerçeve ve ilkelerin kanunda belirlenmediği, idareye geniş bir takdir yetkisinin tanındığı anlaşılmaktadır. Anılan kararda bu itibarla sözleşmenin içeriğine yönelik sınırlama öngören kurallar kanunilik ölçütü yönünden Anayasa'nın 13. ve 48. maddelerine aykırılığı sebebiyle ve belirtilen gerekçelerle kuralların Anayasa'nın 5., 13., 17., 35. ve 48. maddelerine aykırı olması nedeniyle iptallerinin gerektiğine karar verilmiştir. Yukarıda açıklanan nedenlerle (i) bendinin Anayasa'ya aykırı olduğuna ve İPTALİNE, Yıldız Seferinoğlu ve Selahaddin Menteş'in karşı oyları ve oyçokluğuyla, karar verilmiştir.²⁵⁵ Bu kararla birlikte artık tam ya da ağır kusuruyla kazaya sebep olan kişinin vefatı sonucunda zarar gören kişiler destekten yoksun kalma tazminatı isteyebilecektir. Verilen karar yerindedir.

Yargıtay 17. HD de yukarıdaki Anayasa Mahkemesi kararına dayanarak artık GŞ ve eklerine göre tazminat hesaplanmasının hukuki dayanağının kalmadığına hükmetmiştir. Uygulamada davacı vekilleri derdest dosyalarında yeniden bilirkişi raporu isteyip istememe noktasında tereddüt yaşamaktadır. Anayasa Mahkemesi'nin bu iptal kararına karşı elbette ki yeniden tazminat hesabı istenmelidir. Bu konuda kararsızlık yaşamaya gerek yoktur. Hatta dosya içerisinde yer alan önceki raporlara itiraz edilmemiş dahi olsa artık bu kararla itiraz edilebilir. Çünkü Anayasa Mahkemesi'nin norm denetimi çerçevesinde verdiği iptal kararları usuli kazanılmış hakların istisnasıdır. Yargıtay HGK 2015/3675E 2017/645K sayılı 05.04.2017 tarihli kararında *“Yargıtay içtihatları ile kabul edilen “usuli kazanılmış hak” olgusunun, birçok hukuk kuralında olduğu gibi yine Yargıtay içtihatları ile geliştirilmiş istisnaları bulunmaktadır. Mahkemenin bozmaya uymasından sonra yeni bir İçtihadı Birleştirme Kararı (09.05.1960 gün ve 21/9 sayılı YİBK) ya da geçmişe etkili bir yeni kanun çıkması karşısında, Yargıtay bozma ilamına uyulmuş olmakla oluşan usuli kazanılmış hak hukukça değer taşımayacaktır. Benzer şekilde uygulanması gereken bir kanun hükmü, hüküm kesinleşmeden önce Anayasa Mahkemesi'nce iptaline karar verilirse, usuli kazanılmış hakka göre değil, Anayasa Mahkemesinin iptal kararından sonra oluşan yeni duruma göre karar verilebilecektir”²⁵⁶* denilerek özetle Anayasa Mahkemesi tarafından verilen iptal karardan sonra oluşan yeni duruma göre karar verilmesi gerekliliği vurgulanmıştır.

Çalışmamızın son bölümünde KZMSS kapsamına giren trafik kazalarında, maddi ve manevi tazminat kararları incelenecektir.

²⁵⁵ <https://www.sinerjimevzuat.com.tr/> (erişim tarihi: 25.07.2021)

²⁵⁶ Bk. Yargıtay HGK 2015/3675E 2017/645K sayılı 05.04.2017 tarihli kararı

3.2.3.3. Araçta Meydana Gelen Zararlar Nedeniyle İstenebilecek Tazminatlar

Meydana gelen kazada araçta doğrudan zararlar doğabileceği gibi araç sahibinin kazanın etkileri dolayısıyla zarara uğraması da mümkündür. ZMSS kapsamında bu zararlar da karşılanmaktadır. Bu bağlamda trafik kazasında aracın kullanılabilir durumda olması ve kullanılamaz hale gelmesi olarak ikiye ayırmak mümkündür.

3.2.3.3.1. Kaza Neticesinde Aracın Kullanılamaz Hale Gelmesi

Kaza neticesinde aracın kullanılamaz hale gelmesi durumunda kusursuz araç sahibi kusurlu aracın sigortasından iki önemli talepte bulunabilecektir. Bular araç pert bedeli ve araç mahrumiyet bedelidir.

Eğer meydana gelen kaza sonrasında kazaya karışan aracın tamir edilmesi mümkün değilse ya da araç tamir edilirken yapılacak masraf araç bedeline yakın olduğu için aracın tamiri ekonomik değilse, sigorta şirketi, teminat sınırına kadar olan parayı zarar gören kişiye verebilecektir. Bu durumda zarar gören kişi sigorta şirketinden aracın tamir edilmesini isteyemez. Aracın bedeli kaza anındaki emsal araçların fiyatlarına göre belirlenir. Burada önemli olan husus aracın bedeli ne olursa olsun sigorta şirketi, sadece teminat miktarının üst sınırı kadar ödeme yapacaktır. Kusursuz ya da daha az kusurlu tarafın teminat miktarından daha yüksek bir zararının olması halinde bu zararını daha kusurlu kişiden talep etmesi gerekecektir. Bir örnekle açıklamak gerekirse, A 01/06/2021 tarihinde bir kazaya karışmıştır ve kazada hiçbir kusuru yoktur. A ile B trafik kazasının iki tarafıdır. Yüzde yüz B kusurludur. A'nın aracı kullanılamaz hale gelmiştir. Bu durumda A, B'nin Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası yaptırdığı sigorta şirketine başvurarak zararının giderilmesini isteyecektir. Sigorta şirketi öncelikle, kaza tarihi olan 01/06/2021 tarihinde A'nın aracının emsallerinin ne kadar ettiğini ve tamirat için gereken miktarı hesaplayarak aracın kullanılamaz hale gelip gelmediğini belirleyecektir. Aracın kullanılamaz olduğuna karar verebilmek için ya aracın kazada yüzde 70 oranında hasar görmesi ya da sigorta değerine yakın bir tamirat masrafı yapılacak olması gerekmektedir. Sigorta şirketi aracın kullanılamaz olduğuna karar verirse aracın kazalı halindeki bedelini de (sovtaj bedeli) belirleyecektir. A'nın aracının kazada kullanılamaz hale geldiğini varsayarsak A'nın aracı kaza tarihinde 200.000 TL değerinde ise, sovtaj bedeli olarak 100.000 TL belirlenmişse, kusursuz araç sahibinin buradaki zararı 100.000 TL'dir. Peki bu 100.000 TL'lik zararı kim karşılayacaktır? Yukarıda belirttiğimiz üzere kaza 2021 yılı içerisinde olduğu için B'nin aracının sigorta şirketinin teminat üst limiti 53.000 TL'dir. Sigorta şirketi A'ya 53.000 TL ödeyecektir. Bu durumda A geri kalan meblağ için B'ye başvuracaktır. Araçların değerinin düşük olduğu bir örnek daha vermek gerekirse C

kusursuz bir sürücü, D de yüzde yüz kusurlu bir sürücü olsun ve ikisi trafik kazasına karışmış olsun. C'nin aracının kaza anındaki değerinin 40.000 TL olduğunu varsayalım ve sigorta şirketi aracın sovtaj bedelini 30.000 TL belirlemiş olsun. Bu durumda C aracını hurda halde sigorta şirketine devrederek 40.000 TL'yi alabilir ya da aracın hurdasının kendinde kalmasını isteyip sigorta şirketinden 10.000 TL'yi alabilir. C'nin tüm zararı karşılandığı için D'den araç bedeli talep edemeyecektir.

Kusursuz ya da daha az kusurlu araç sahibi aracının kullanılamaz hale gelmesinden sonra araç bedelinden başka araç mahrumiyet bedeli de talep edilebilecektir. Her ne kadar günümüzde teknoloji gelişse de araç almanın ne kadar zor olduğu aşikardır. İnsanlar en uygun aracı bulabilmek için bazen aylarca uğraşmaktadır. İnsanların hiç kusuru yokken bir kazaya karıştıklarını ve araçlarının kullanılamaz hale geldiğini düşündüğümüzde kaza neticesinde sadece kazaya karışan araç bedelinin ödenmesinin hakkaniyete uygun düşmediği açıktır. Ayrıca sigorta şirketine başvuru yapılır yapılmaz sigorta şirketi hemen ödeme de yapmamaktadır. Yukarıda belirttiğimiz hesaplama ve belirlemelerin yapılması gerekmektedir. Bu dahi en az bir aylık bir zaman diliminde gerçekleşmektedir. Sigorta şirketinden prosedürler tamamlandıktan sonra araç bedeli alınsa dahi yeni araç almak için de belirli bir zaman geçmektedir. Tüm bu süre zarfında kusursuz araç sürücüsü aracından mahrum kalmakta ve gideceği yerlere ya araba kiralayarak ya da toplu taşıma yöntemlerini kullanarak gitmektedir. Bu durumda kusursuz araç sahibine, sigortadan parayı tahsil edip uygun bir araç buluncaya kadar geçen süreç için araç mahrumiyet bedeli ödenmesi gerekmektedir. Yerleşik Yargıtay kararları ile de araç mahrumiyet bedelinin hakkaniyet gereği talep edilebileceği belirtilmiştir. Yine Yargıtay 17.Hukuk Dairesi 2016/2020 Esas 2016/5739 Karar sayı kararında "...pertinin ekonomik olması halinde aracın olay tarihindeki 2.el piyasa rayiç değeri ile sovtaj değerinin (hasarlı hali ile ederinin) ve davacı tarafın aynı model ve özellikle yeni bir araç alması için gerekli makul sürenin tespit edilmesi ve bu süre içinde davacının yapması gerekli zorunlu giderler (yakıt masrafı v.s.) tenzil edilerek araç mahrumiyetinin belirlenmesi hususlarında, hasar konusunda uzman bilirkişiden açıklamalı, ayrıntılı, denetime elverişli bir rapor alınarak, sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu biçimde hüküm kurulması doğru görülmemiştir. ...²⁵⁷" demek suretiyle aracı kullanılamaz hale gelen sürücülerin de araç mahrumiyet bedeli alabileceğini ortaya koymuştur. Burada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus ise, araç mahrumiyetine dair

²⁵⁷ <https://www.sinerjimevzuat.com.tr/> (Erişim Tarihi: 26.07.2021)

herhangi bir delilin sunulamaması halinde Borçlar Kanunu'nun 50. maddesi 2. fıkrasına²⁵⁸ göre, hakkaniyete uygun bir bedelin tayin ve takdir edilmesi gerekliliğidir. Araç mahrumiyet bedelini de yukarıdaki iki örnekle açıklayacak olursak A, B'nin sigorta şirketine başvurduğunda araç bedeli olarak teminat üst sınırından ödeme aldığı için artık B'nin sigorta şirketinden araç mahrumiyet bedeli talep edemeyecektir. A'nın araç mahrumiyet bedeli için B'ye başvurması gerekmektedir. C ise D'nin sigorta şirketine başvurup araç bedelini aldığı anda D'nin sigorta şirketi, taahhüt ettiği teminat miktarının tamamı kadar bir ödeme yapmadığı için C, teminat miktarının kalan kısmı kadar araç mahrumiyet bedeli için D'nin sigortasına, teminat dışında kalan meblağ için D'ye başvurabilecektir.

3.2.3.3.2. Kazadan Sonra Aracın Kullanılabilir Durumda Olması

Yaşanan kazaların çoğu küçük çarpma şeklinde gerçekleşmektedir. Yukarıda anlattığımız, araçların pert olduğu kazalar azınlıktadır. Bu sebeple konunun bu kısmı da büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde araç sayısı sürekli artmaktadır. Buna bağlı olarak trafikteki araç sayısı da sürekli artış göstermektedir. İnsanlar günlerinin büyük kısmını araçlarında geçirmekte, teknolojik aletlerin de etkisi ile sürücülerin dikkati dağılmaktadır. Hem trafikteki araç sayısında yaşanan artış hem de sürücülerin dikkatini dağıtan etmenin çokluğu bir araya geldiğinde her gün binlerce küçük kaza yaşanmaktadır.

Kazaların çoğunda, aracın kaportasındaki birkaç parçanın düzeltilip boyanması gibi küçük bir işlem ile araç eski haline dönmektedir. Peki burada yapılan masraflar kim tarafından karşılanacaktır? Kusursuz araç sahibi sadece aracının tamirat giderini mi talep edebilecektir?

Öncelikle belirtmek gerekmektedir ki kusur durumu burada da büyük önem arz etmektedir. Kusursuz ya da daha az kusurlu sürücü, aracını tamir ettirdiğinde, tamirat bedelinin kendi kusuruna isabet etmeyen kısmını, kusurlu sürücünün ZMSS'nden talep edebilecektir. Yani sürücünün kusursuz olması durumunda zararının tamamını diğer sürücünün sigorta şirketinden, yüzde 25 kusurlu olması halinde tamirat bedelinin yüzde 75'ini diğer sürücünün sigorta şirketinde talep edebilecektir. Yukarıda aracın kullanılamaz olması durumunda bahsettiğimiz düzenlemelere paralel olarak, kusurlu sürücünün sigorta şirketi, teminat miktarı ile sınırlı olarak, sigortaladığı aracın verdiği hasardan sorumludur. Teminat miktarını aşan kısım için kusurlu sürücünün şahsına başvurulabilecektir.

²⁵⁸ Bk. TBK Madde 50/2 "Uğranılan zararın miktarı tam olarak ispat edilemiyorsa hâkim, olayların olağan akışını ve zarar görenin aldığı önlemleri göz önünde tutarak, zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirler."

Yeri gelmişken bahsetmek isteriz ki kusursuz araç sürücüsü aracını tamir ettirirken aracının herhangi bir parçasının değişmesi gerektiğinde aracına orijinal parça takılmasını talep edebilir. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 2016/5293 esas ve 2017/8012 karar sayılı kararı ile 2014/15938 esas ve 2014/13033 karar sayılı kararlarında açıkça gerçek zararın giderilebilmesi için orijinal parça ile değişim yapılması gerektiği belirtilmiştir. Bu doğrultuda ilgili kararlar aşağıdadır. *“Dairemizin 06.11.2013 gün ve 2014/4531Esas-2014/3704 Karar sayılı ilamı ile “...ekspertiz raporunda ve ekspertiz raporunu dayanak alan hükme esas Adli Tıp Kurumu raporunda davacıya ait aracın onarımının hesaplanmasında orijinal parçalar yanında eşdeğer parçaların da esas alındığı anlaşılmaktadır. Gerçek zarar ancak aracın onarımında tamamen orijinal parçalar kullanılmak suretiyle sağlanır. Bu durumda mahkemece, ... tamamıyla orijinal parçalar dikkate alınarak, araçtaki hasar kalemleri ve bedeli tespit edilmek suretiyle tazminat miktarının hesaplanması hususlarında ayrıntılı, açıklamalı, denetime elverişli bir rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu biçimde hüküm kurulması doğru değildir.”, “ Dava, trafik kazasından kaynaklanan maddi tazminat istemine ilişkindir. Somut olayda, hükme esas Adli Tıp Kurumu raporunda davacıya ait aracın onarımının hesaplanmasında orijinal parçalar yanında eşdeğer parçaların da esas alındığı anlaşılmaktadır. Gerçek zarar ancak aracın onarımında tamamen orijinal parçalar kullanılmak suretiyle sağlanır. Bu durumda mahkemece Adli Tıp Kurumu raporunda orijinal parça kullanılarak hesaplanan gerçek hasar miktarının doğru olduğunun kabulü gereklidir. Mahkemece; orijinal parça hesabına göre belirlenen miktar hükme esas alınması gerekirken, yan sanayi yedek parça hesabına göre hüküm verilmesi bozmayı gerektirmiştir.”*

Asıl sorun araç tamir edildikten sonra yaşanmaktadır. Araç fiyatlarının yüksek olması sebebiyle insanlar araç alırken en küçük detayına kadar araçları incelemektedir. İnsanlar küçük bir kusurdan dolayı araçlarını satmamaktadır. Yukarıda belirttiğimiz üzere küçük bir kaza neticesinde aracın kaportasındaki birkaç parçada boya olması halinde aracın satışı zorlaşmaktadır. Hatta çoğu zaman kaza yapan araç, boyalı parçası olmayan emsallerinden daha değersiz hale gelmektedir. Uygulamada bu sorunun önüne geçmek adına, gerçekleşen bir kaza neticesinde, aracında daha önceden kazalı olmayan bir kısımda hasar gerçekleşmesi durumunda, araçta meydana gelen değer kaybının istenebileceğine ilişkin kararlar verilmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken hususlardan birisi şudur ki önemli olan aracın daha önceden hiç kaza yapmamış olması değildir. Araç önceden bir kaza yapmış olabilir. Mesela sağ taraftan bir kaza yapılmış olabilir. Bu durumda sol taraftan başka bir kaza yapıldığında araçta değer kaybı oluşmaz, araç zaten öncesinde kaza yapmış diyemeyiz. Önceki haline göre araçta artık daha fazla boyalı parça vardır ve emsallerine göre değeri daha da düşmüştür. Nitekim

Yargıtay'ın da bu şekilde kararları mevcuttur. Araçta meydana gelen değer kayıplarının da kusurlu sürücünün aracını sigortalayan sigorta şirketinden talep edilmesi mümkündür. Öncelikle bir tamirat olmadan değer kaybı oluşması mümkün değildir. Yukarılarda da belirttiğimiz üzere sigorta şirketi her zaman teminat miktarı kadar meblağdan sorumludur. Yani yapılan tamirat bedelinin teminat miktarından az olması halinde artan teminat miktarı kadar değer kaybı bedeli kusurlu sürücünün aracını sigortalayan sigorta şirketinden talep edilebilecektir. Teminat miktarını aşan kısım için kusurlu sürücünün şahsına başvurulabilecektir.

Kusursuz ya da daha az kusurlu sürücünün, kusurlu araç sürücüsünün sigorta şirketinden yukarıdaki iki kalemden başka bir alacak daha talep etme hakkı vardır. Bu da pert araçta olduğu gibi araç mahrumiyet bedelidir. Gerçekten de araç kaza yaptıktan sonra tamir edilmesi için sanayide uzun süre kalmaktadır. Zarar gören parça sökülüp, düzeltilip, boyanıp tekrar takılmaktadır. Kaportanın altındaki kısımlarda oluşan hasarların da tamir edilmesi gerekmektedir. Bu aşamaların hepsi belirli bir sırada olmaktadır. Kusursuz sürücü tamirat süresince aracından uzak kalmaktadır, aracını kullanamamakta, aracından faydalanamamaktadır. Kusursuz sürücü tüm bu sürelerde yukarıda aracın pert olması durumunda belirttiğimiz araç mahrumiyet bedelini, kusurlu sürücünün sigortasının teminat limitleri dahilinde talep edebilecektir. Kusurlu sürücünün sigorta şirketi bu zarardan da sorumludur.

3.2.4. Tazminatın Ölçüsü ve Ödenmesi

KZMSS sigortaları açısından araç işletenin üçüncü kişiye ne tür bir zarar vereceği belli olmadığı için sigortacı tarafın sorumluluğu açısından azami sınırların tespit edilmesi gereksinimi ortaya çıkmaktadır²⁵⁹.

TTK 1484. maddesi hükmünce, sigortacı sorumluluğu sonsuz bir değer olmayıp, zorunlu sigorta miktarıyla sınırlı tutulmaktadır. Sigortalı, asgari zorunlu sigorta limiti üzerinde bir sigorta yaptırsa bile, sigortacının TTK 1484. maddesi gereğince sorumluluğu asgari sigorta bedeli tutarını aşamaz. Bir diğer ifadeyle zarar gören asgari sorumluluk teminatı üzerinde yapılmış olan sorumluluk teminatından, bu madde gereğince istifade edemez. Çünkü asgari limit üzerinde olan miktar için ihtiyari sorumluluk sigortacısı sıfatını kazanır. İhtiyari sorumluluk sigortacısı için ise sadece, sigortalısına karşı ifa yükümlülüğünü sürdürdüğü sürece başvurulabilmektedir²⁶⁰.

²⁵⁹ Bozkurt, 2014: 184; Şenocak, 2009: 189-229.

²⁶⁰ Sopacı Öztuna, 2012: 707.

Söz konusu düzenlemeler KZMSS açısından da geçerli olup sigortacı oluşan zararda poliçe limitleri (güvence miktarları) ile sorumludur. Yargıtay 17. HD E. 2009/9655 K. 2010/3116 5.4.2010 tarihli kararında, “...kaza tespit tutanağında ve tramer kaydında, kazaya karışan aracın zorunlu mali sorumluluk sigortacısı dava dışı R. Sigorta A.Ş. olup, kaza tarihindeki poliçe teminat limiti araç başına maddi 8.000.00 TL’dir. Bunun dışında kalan miktarın limitle sınırlı olarak davalı sigorta şirketinin ödemesi gerekir. O halde, mahkemece, hükmedilen tazminat miktarının zorunlu mali sorumluluk sigortası teminat hadlerinde kalması ve davalı sigorta şirketinin tazminat sorumluluğu bulunmadığı gözetilerek, bu sigorta hakkında açılan davanın reddine karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiştir²⁶¹.”

Poliçe limitlerini (güvence miktarlarını) aşan kısım açısından bizzat işleyen sorumlu tutulmaktadır²⁶². KZMSS’de sigortacı, Hazine Müsteşarlığı’nın bağlı olduğu Bakanlık tarafından araç türleri göz önünde bulundurularak belirlenen teminat tutarı miktarınca sorumlu tutulur. Sigorta poliçesi metninde belirlenmiş olan miktar, Bakanlık tarafından belirlemiş olduğu miktarın altında da olsa, Bakanlık tarafından belirlenmiş olan miktar esas alınmaktadır. Sigorta şirketinin, tazminatla ilgili talepleri kaza tarihi itibarıyla geçerli olan poliçe limitleri dâhilinde karşılama yükümlülüğü bulunmaktadır²⁶³.

Trafik Sigortaları açısından temel maksat, işletenin üçüncü kişilere verdiği zararların güvence altına alınmasıdır. Bu nedenle üçüncü kişi kabul edilmeyen bazı kişilerin zararları sigorta kapsamı dışında bırakılmıştır. İstisnai olarak da üçüncü kişi sayılan bazı kişilerin uğramış olduğu zararlar sigorta kapsamının dışında bırakılmıştır. Zararın tespitinde ilk tespit önem arz etmektedir. Bu ilk tespitte trafik kazası tespit tutanağının, hastane dekontlarını içerir belgenin ve eksper raporunun esas alındığı bilinmektedir. Eksper raporları genelde kazadan bir müddet sonra sonra yazılır bu da hasara sebebiyet veren kişinin sigortacısı ile gerçekleştirilecek görüşmelere zemin hazırlar. Yargıtay HGK 29.04.2015 tarihli bir kararında²⁶⁴; “...halefiyet hakkına dayalı açılan davada sigortacı, ödediği miktarı aşmamak üzere gerçek zararı zarar sorumlularından talep edebilir. Başka bir ifadeyle, zarar sorumlusu gerçek zarardan sorumludur. Davacıların sigorta poliçesi uyarınca dava dışı sigorta ettirene bina, demirbaş ve makine hasarı nedeniyle ödeme yaptıkları anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında, gerçek zarar araştırması yapılmadan doğrudan doğruya davacıların ödemeleri esas alınarak hüküm kurulması da doğru görülmemiş...” denilmiştir.

²⁶¹ Lale, 2011: 1114.

²⁶² Bağrıaçık, 2016: 262; Eren, 2012: 719.

²⁶³ Cebe, 2018: 754.

²⁶⁴ HGK, 29.04.2015 tarih, 2013/1990 E. , 2015/1294 K. Numaralı karar

Trafik sigortalarında tazminat tespiti, esasen trafik kazası tespit tutanağı metninde belirlenmiş olan kusura göre değerlendirildiğinde kolay gibi görünürken, kaza tespit tutanaklarının gerçeğe aykırı bir şekilde düzenlendiği durumlarda da tazminat tespiti zorlaşmaktadır. Yüksek mahkeme kararında belgesi bulunmayan tedavi giderlerinden SGK'nın sorumlu tutulmayıp, bu giderlerden sigorta şirketinin sorumlu tutulacağını belirtmiştir.

07/11/2018 tarihli Yargıtay 17. HD E. 2015/18800 K. 2018/10277: “...Somut olayda davacı Ömer trafik kazası sonucu yaralanmış ve tedavisi ile ilgili fatura ibraz etmiştir. Davacı vekilince faturaya istinaden talep edilen tedavi giderleri konusunda alınan 19/08/2014 tarihli rapor ve 26.2.2015 tarihli ek raporda bilirkişi tarafından SUT kapsamında hesaplama yapılmış olup anılan hesaplama yöntemi usul ve yasaya uygun değildir. Danıştay 10. Dairesi'nin 2010/6584 Esas Numaralı Kararı gereği 05/11/2011 tarih ve 28106 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan SGK Sağlık Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ'de yer alan trafik kazası tedavi giderlerine yönelik Sağlık Uygulama Tebliği'ne ilişkin uygulamanın yürütmesi durdurulmuş ve iptal edilmiştir. Böylece tedavi giderlerinden özel veya devlet hastanesi ayrımına gidilmeksizin ve SUT konusunda bir değerlendirme yapılmaksızın “tüm” tedavi giderleri Sosyal Güvenlik Kurumunca karşılanacaktır. Buna göre bilirkişi tarafından, davacının tedavi giderlerinden sadece SUT kapsamında kalan kısmın değerlendirilmesi doğru görülmemiştir. Bu durumda mahkemece, yargılamanın devamı sırasında yürürlüğe giren 6111 sayılı Kanun'un 59. ve geçici 1. maddesi gereği Sosyal Güvenlik Kurumu'nun sorumluluğuna geçen tedavi giderleri ve yol giderlerinin de dava konusu olduğu gözetilerek, davacı tarafından yargılama sırasında davaya dahil edilen SGK'nın sorumluluğu konusunda, konusunda uzman bilirkişiden yukarıdaki açıklamalar ışığında rapor alınarak, sonucuna göre karar verilmesi gerekir.”.

Bölge Adliye Mahkemesi bir kararında tazminatın tespitinde doğru bilirkişi raporunun önemli olduğunu vurgulamıştır. 7/5/2019 tarihli Gaziantep Bölge Adliye Mahkemesi 17. HD. E. 2018/1020 K. 2019/971: “Dava, trafik kazası nedeniyle oluşan maluliyet nedeniyle maddi tazminat istemine ilişkindir. ...Somut olayda davacının maluliyetine neden olan kazaya karışan araca ait poliçenin yeni Trafik Sigortası Genel Şartlarının yürürlüğe girdiği tarihten sonra düzenlendiği anlaşılmıştır. Bu durumda mahkemece dosyaya hesap raporu ibraz eden bilirkişiden yeni trafik sigortası genel şartları doğrultusunda ve TRH 2010 yaşam tablosu verileri esas alınarak tazminat hesabı yaptırılması gerektiği halde poliçe tanzim tarihinde yürürlükte bulunmayan eski genel şartlara uygun olarak düzenlenen bilirkişi raporuna itibarla karar verilmesi isabetli olmamıştır. Keza hükme esas alınan bilirkişi raporunda

davacının üniversiteyi bitirip işe başlaması için geçecek (muhtemel) bekleme süresine kadarki dönemde gözetilerek tazminat hesabı yapılması gerekirken hatalı değerlendirme sonucu davacının üniversite öğrencisi olduğu dönemden itibaren maddi zarar hesabı yapılması da doğru görülmemiştir. Ayrıca kaza tarihinde üniversite öğrencisi olan davacının kendisinde meydana gelen sürekli iş gücü kaybı nedeniyle günlük işlerini yapmak için daha fazla efor sarf etmek zorunda kalacağı değerlendirilerek bilirkişiden davacının kaza tarihinden mezun olup iş bulacağı tarihe kadar geçen süre içinde asgari ücret üzerinden maddi tazminat hesabı yaptırılması gerekirken anılan husus göz ardı edilerek karar verilmesi isabetsiz olmuştur. O halde mahkemece yapılacağı iş, daha önce rapor hazırlayan aktüerya uzmanı bilirkişiden yukarıda belirtilen hususlarda ek rapor alınmak suretiyle hasıl olacak sonuca göre karar vermekten ibarettir. Açıklanan nedenlerle davalı vekilinin istinaf başvurusunun kabulü ile HMK'nun 353/1-a,6 maddesi uyarınca ilk derece mahkemesi kararının kaldırılmasına karar verilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.”

3.2.5. Maddi Tazminat Davalarında Zamanaşımı

Motorlu araç kazalarından kaynaklanan maddi tazminat davalarında zamanaşımı KTK m. 109'a göre iki ve on yıllık sürelerle bağlıdır. Buna göre zarar görenin açacağı hukuk davası, zararını ve tazminat yükümlüsü olan tarafı öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her halde kaza anından itibaren on yıl içinde zamanaşımı sürecine uğrayacaktır. Bu sadece maddi tazminat için geçerlidir. Manevi tazminat açısından genel hükümler uyarınca TBK'daki iki ve on yıllık süreler geçerlidir. Neticede hem maddi hem manevi tazminat davaları için iki ve on yıllık süreler öngörülmüştür. İki yıllık süre, kısa süredir. Zarar gören tarafın, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihte işleyecektir²⁶⁵. Zararın öğrenilmesi, zararın varlığı ve niteliği hakkında bilgi sahibi olmayı gerektirir²⁶⁶.

Kural olarak eşyaya gelen zararlarda öğrenme olgusu, zarara uğranıldığı anda gerçekleşmiş sayılır. Fakat bazı bedensel zararlar açısından, zarar verici eylem gerçekleştiği anda zararın varlığı ve kapsamı öğrenilmiş olmayabilir. Mesela zarar gören kişi, sakatlanmış ve bir süre sakatlığı devam ediyor olabilir. Bu durumda doktor raporu ile sağlık oranı belirlenmedikçe zarar öğrenilmez. Sadece tazminatla yükümlü olan kişinin öğrenilmesi zamanaşımının başlamasına neden olmaz. Ancak zarar gören kişi, raporla birlikte sorumlu kişiyle ilgili bilgileri de edinmiş sayılır²⁶⁷.

²⁶⁵ Yargıtay 10. HD, E. 2014/ 28050, K. 2015/ 1870, T. 10.2.2015 <http://www.kazanci.com/>, Erişim Tarihi: 22.3.2021.

²⁶⁶ Aşçıoğlu, 1989: 149.

²⁶⁷ Yılmaz, 2014: 311.

On yıllık süre ise uzun süredir. Bu süre kaza tarihinden itibaren başlamaktadır. Zarar gören, zararı ve sorumluyu öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve en geç kaza tarihinden itibaren on yıl içerisinde dava açmak zorundadır²⁶⁸.

Kazanın, ceza gerektirir bir fiilden kaynaklanıyorsa ve Ceza Kanunları bu zarar verici fiil için daha uzun dava zamanaşımı sürelerini öngörüyorsa, bu uzun süre, maddi tazminat davası için de geçerli kabul edilecektir²⁶⁹. Hukuk hakimi, fiilin suç oluşturup oluşturmayacağını serbestçe takdir eder. Fakat ceza hakimi mahkumiyet kararı²⁷⁰ vermişse, bu hukuk yargıcını da bağlar²⁷¹.

Ayrıca ceza zamanaşımı süresinin 10 yıldan az olması halinde, zarar gören hak sahipleri süresi içinde zararı, zarar sorumlusunu ve sigortacıyı temerrüde düşürmüştüğü ceza zamanaşımı süresi içinde ve her halükarda 10 yılın dolması ile talepler zamanaşımına uğrar²⁷². Yargıtay kararına göre, ceza zamanaşımının sonunda zarar, zarar sorumlusunun öğrenilmesi ve sigortacının temerrüde düşürülmesi hallerinde ceza zamanaşımını aşsa bile, öğrenme tarihinden itibaren 2 yıl içinde davanın açılması gerektiği kabul edilmektedir²⁷³.

Örnekle açıklamak gerekirse, taksirli adam yaralama suçu TCK m. 66/1-e hükmüne göre, 8 yıl zamanaşımına tabidir. Trafik kazası nedeniyle yaralanan kişinin 8 yıl içinde sakatlığını, sorumlu trafik sigortacısını öğrenmesi ve sigortacıya başvuru yaparak onu temerrüde düşürmesi halinde 8 yıl içinde, ya da bu hususları ceza zamanaşımının sonuna doğru öğrenmesi ve sigortacıyı temerrüde düşürdüğü tarihten itibaren 2 yıllık süresi daha olacaktır

²⁶⁸ Yargıtay 10. HD, E. 2014/ 28050, K. 2015/ 1870, T. 10.2.2015 <http://www.kazanci.com/>, Erişim Tarihi: 22.3.2021.

²⁶⁹ Yargıtay 17. HD, E. 2015/ 7828, K. 2015/ 8740, T. 15.6.2015 <http://www.kazanci.com/>, Erişim Tarihi: 25.3.2021

²⁷⁰ Yargıtay 4. HD, E. 1996/ 2547, K. 1996/ 2787, T. 04.04.1996, “Davalının eylemi suç niteliğinde olup, ceza mahkemesinde görevi kötüye kullanma suçu nedeniyle hüküm giymiştir. Bu durumda Borçlar Kanununun 60/2 ve Türk Ceza Kanununun 102/4. maddeleri uyarınca olayda uygulanması gereken zamanaşımı beş yıllık zamanaşımıdır.” (<http://legalbank.net/>, Erişim Tarihi: 25.3.2021).

²⁷¹ Aşçıoğlu, 1989: 152.

²⁷² Oğuzman ve Öz, 2013: 524.

²⁷³ Yargıtay HGK 2008/4-326 E.-2008/325 K. ve 16.04.2008 tarihli kararına konu uyuşmazlıkta 13.01.1999 tarihinde davacı yayanın karşıdan karşıya geçerken davalının kullandığı aracın kendisine çarpması nedeniyle meydana gelen trafik kazası nedeniyle açtığı davada maddi ve manevi tazminat talebinde bulunmuştur. Davacı 25.02.2004 tarihinde ıslah dilekçesi ile talebini artırmış, davalı taraf zamanaşımı itirazında bulunmuştur. Mahkeme davacının talebinin kısmen kabulüne karar vermiş, davalı kararı temyiz etmiştir. Yargıtay, zamanaşımının hatalı değerlendirilmesi nedeniyle verilen kararı bozmuş ve yerel mahkeme de önceki kararında direnmiştir. Yargıtay HGK, değerlendirmesinde, trafik kazasının aynı zamanda suç teşkil ettiği için uzatılmış ceza zamanaşımı nedeniyle kaza tarihinden itibaren 5 yıl içinde davanın açılması gerektiğini, davacının zararı adli tıp raporunun 11.09.2001 tarihinde tebliğ edildiğini, davacının zararı ceza zamanaşımının sonunda öğrenmesi nedeniyle zararı öğrendiği tarihten itibaren 2 yıllık zamanaşımı süresi içinde dava açılması gerektiğini, davacının 2 yıllık süre içinde talepte bulunmaması nedeniyle alacağın zamanaşımına uğradığına hükmetmiştir. “legalbank.net/belge/y-hgk-e-2008-4-326-k-2008-325-t-16- 04-2008-uzamis-zamanasimi-s-220-resinin-baslangi-199tarihi/327802”, Erişim Tarihi: 28.3.2021.

3.3. Manevi Tazminat Davaları

Manevi zarar, bir kişinin haksız ve hukuka aykırı bir fiil nedeniyle maruz kaldığı bedeni acılarla, ruhsal açıdan maruz kaldığı elem ve üzüntüleridir.²⁷⁴ Diğer bir ifadeyle manevi zarar, bir kişinin, parayla ölçülemeyen şahıs varlığındaki, iradesi haricinde gelişen azalmayı ifade eder²⁷⁵.

Trafik kazası sonucunda maddi ve manevi özellik taşıyan zararlar gerçekleşebilir. KTK 92/f. maddesi ve KZMSS Genel Şartları A.6-f maddesi hükümleri gereği manevi tazminat talepleri KZMSS kapsamı içerisine dâhil edilmez. Trafik kazası sonucunda işletenin sorumlu tutulacağı manevi tazminatın TBK haksız fiil hükümleri çerçevesinde tespiti gerekmektedir ve bu zarar sigortacı taraftan talep edilememektedir²⁷⁶.

3.3.1. Manevi Tazminatın Anlamı

2918 sayılı KTK'nın 92'nci maddesi 1'inci fıkrası (f) bendi ve KMAZMSS'nin A.6. maddesi (f) bendinde manevi zararlar sigorta teminatı haricinde tutulmuştur. Yargıtay'ın yerleşik içtihatlarına bakıldığında da manevi tazminatla ilgili taleplerin sigorta teminatı haricinde tutulduğuna hükmedilmiştir²⁷⁷.

İşletenin, trafik kazasından kaynaklanan şartları bulunuyorsa manevi zararlardan da tehlike sorumluluğundan dolayı manevi tazminatla sorumlu tutulması mümkündür.

Trafik kazalarından doğan manevi tazminat davalarının esasında haksız fiil nedeniyle ölen veya yaralanan kişilerinin yakınlarının veya kişinin kendisinin çektiği ıstırapı ve acıyı gidermek için zarar görene ödenen bir meblağdır²⁷⁸. Diğer bir deyişle manevi tazminat elem ve acı çekenlerin tatmin aracıdır²⁷⁹.

Trafik kazası nedeniyle bir kişinin ölümüne ya da yaralanmasına ilişkin durumlarda, somut olayın özelliği dikkate alınarak bir manevi tazminata hükmedilmektedir. Hakim, kusur oranlarını, zararın büyüklüğünü ve ekonomik durumları dikkate alarak bir sonuca varmaktadır. Tarafların karşılıklı kusurları ve kusur ile zararın ağırlığı ile diğer nedenleri belirlenerek manevi tazminata hükmedilir. Hakimin, manevi zarar adı altında hak sahibine

²⁷⁴ Tekinay vd., 1993: 655.

²⁷⁵ Kocayusufpaşaoğlu, 1977: 145.

²⁷⁶ Bağrıaçık, 2016: 263; Kara, 2016: 240.

²⁷⁷ “KTK'nın 92. maddesi (f) bendi ile Zorunlu Trafik Genel Şartları'nın 3. maddesinin (e) bendi gereğince manevi zararlar trafik sigortası teminatı dışındadır. Davalı ... Sigorta Şirketi poliçe limiti ile sınırlı sorumlu olup teminat limiti dışında olan ve teminat limiti üstünde kalan kısım yönünden herhangi bir sorumluluğu olmadığı gibi manevi tazminattan sorumlu tutulması da doğru görülmemektedir bu yanlışlığın giderilmesi yeniden yargılamayı gerektirmeyeceğinden hükmün, 6100 Sayılı HMK'nin geçici 3/2. maddesi delaletiyle 1086 Sayılı HUMK'nin 438/7. maddesi gereğince düzelterek onanmasına karar vermek gerekmiştir.” Yarg. 17. HD. 24.6.2019 T. 2016/18108 E. 2019/7837 K., (www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 25.3.2021).

²⁷⁸ Özdemir, 1988: 399.

²⁷⁹ Kılıçoğlu, 1984: 21.

ödenmesine hükmedeceği bir para tutarı, adalete uygun bir tutar olmalıdır. Hükmedilen para, zarara uğrayan tarafta manevi huzuru sağlayabilecek tazminata benzer bir etkisi olan özgün bir nitelik taşır. Para dışında başka bir yaptırımın manevi tazminat olarak nitelendirilemeyeceği savunulmaktadır²⁸⁰.

Bu para bir ceza olmadığı gibi, malvarlığı hukukuyla ilgili zararın giderilmesi de amaçlanamaz. Manevi tazminat tutarını etkileyecek özel durumlar somut olayın özelliklerine göre değişebileceğinden hakkaniyete uygun bir belirleme yapılmalıdır²⁸¹.

Bu doğrultuda Yargıtay 17. HD'nin 2016/7221 E., 2019/365 K. Sayılı ve 21.1.2019 tarihli kararında; *“..hakimin özel halleri göz önünde tutarak manevi zarar adı ile hak sahibine verilmesine karar vereceği bir para tutarı adalete uygun olmalıdır. Manevi tazminat, zarara uğrayanda, manevi huzuru gerçekleştirecek ve tazminata benzer bir fonksiyonu da olan özgün bir nitelik taşır. Manevi tazminat bir ceza olmadığı gibi, mamelek hukukuna ilişkin zararın karşılanmasını da amaç edinmemiştir. Zarar görenin zenginleşmemesi, zarar sorumlusunun da fakirleşmemesi gerekmektedir. Takdir edilecek miktar, mevcut halde elde edilmek istenen tatmin duygusunun etkisine ulaşmak için gerekli olan kadar olmalıdır. 22.6.1976 günlü ve 7/7 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı'nın gerekçesinde takdir edilecek manevi tazminatın tutarını etkileyecek özel hal ve şartlar açıkça gösterilmiştir. Bunlar her olaya göre değişebileceğinden, hakim bu konuda takdir hakkını kullanır iken ona etkili olan nedenleri de karar yerinde objektif ölçülere göre isabetli bir biçimde göstermelidir.”* şeklinde karar vermiştir.

3.3.2. Yasa Hükmü/Yasal Dayanak

Uygulama açısından, trafik kazalarının sebebiyet verdiği zararlara ilişkin tazminat davalarının büyük kısmında haksız fiilden zarar gören kişiler sigortacı tarafa maddi tazminat taleplerinin karşılanması için doğrudan başvuruda bulunurken manevi tazminat talepleri için ise motorlu araç işleteni ve sürücüsüne başvurulmaktadır. Şayet haksız fiile neden olan aracın, motorlu kara taşıtları ihtiyari mali sorumluluk sigortasıyla ek teminat olarak düzenlenen

²⁸⁰ Kocayusufpaşaoğlu, 1977: 180.

²⁸¹ Yargıtay 11. HD, E. 2006/ 9535, K. 2006/ 10567, T. 19.10.2006 “Davaya konu olay için takdir edilen manevi tazminat miktarları, meydana gelen manevi zararın ağırlığına göre, manevi huzuru gerçekleştirmeye yeterli bulunmamaktadır. Menfaatler dengesine daha uygun, makul bir tazminata hükmedilmesi gerekir.” Gökcan, 2014, 1248. Yargıtay 4. HD, E. 2006/ 2463, K. 2006/ 1153, T. 15.2.2006 “Dava dilekçesinde yer alan açıklamalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, kazada yaralanan küçük Zeynep için de manevi tazminat isteminde bulunduğu anlaşılmasına rağmen, sadece çocukları Zeynep için manevi tazminat isteminde bulundukları gözetilerek anne ve baba için manevi tazminata hükmedilmiştir. Şu durumda küçük Zeynep'in istemi hakkında da karar verilmelidir.” Gökcan, 2014, 1248. Yargıtay 4. HD, E. 2004/ 5416, K. 2004/ 13333, T. 23.11.2004 “Davacıların yaralanmasına neden olan trafik kazasının meydana gelmesinde, davacıların kusurunun davalı sürücünden daha fazla olması manevi tazminat istemine engel değildir. Davacıların yaralanma derecesi, kusur durumu ve olayın özellikleri göz önüne alınarak manevi tazminatlara hükmedilmesi gerekirken davanın tümünden reddedilmesi doğru değildir.” Gökcan, 2014: 1250.

manevi tazminat klozu yoksa veya manevi tazminat klozu olmakla birlikte, mahkeme tarafından tespit edilen teminatı aşan bir manevi tazminata hükmediliyorsa, manevi tazminat tutarı doğrudan veya aşan kısım için en sonunda motorlu araç işleteni ve/veya sürücüsüne talepte bulunulacaktır²⁸². Yine de, manevi tazminatla ilgili taleplerin de sigorta teminatında değerlendirilmesi ve belli bir limite kadar sigortacı tarafından karşılanması durumunda, işletenlerin ve eylemlerinden sorumlu olan kişilerin üstleneceği maddi yük azalacak, ayrıca üçüncü kişilerin de manevi zararlarının tazmin edilmesi kolaylaşmış olacak ve mahkemeler tarafından hükmedilen tazminatlara ilişkin tahsil kabiliyetinde artış yaşanacaktır.

3.3.3. Dava Konuları

Trafik kazası nedeniyle bir kişinin ölümüne ya da yaralanmasına ilişkin durumlarda, somut olayın özelliği dikkate alınarak bir tazminata hükmedilmektedir. Hakim, kusur oranlarını, zararın büyüklüğünü ve ekonomik durumları dikkate alarak bir sonuca varmaktadır. Tarafların karşılıklı kusurları ve kusur ile zararın ağırlığı ile diğer nedenleri belirlenerek manevi tazminata hükmedilir. Hakimin, manevi zarar adı ile hak sahibine ödenmesine hükmedeceği bir para tutarının, adalete uygun olması gerekmektedir. Hükmedilen para, zarara uğrayan tarafta manevi huzuru sağlayabilecek tazminata benzer bir fonksiyonu bulunan özgün bir nitelik taşımalıdır. Para dışında başka bir yaptırımın manevi tazminat olarak nitelendirilemeyeceği savunulmaktadır²⁸³.

Bu para bir ceza olarak kabul edilmediği gibi, malvarlığı hukukuyla ilgili zararın giderilmesi de amaçlanamaz. Manevi tazminat tutarını etkileyecek özel durumlar somut olayın özelliklerine göre değişebileceğinden hakkaniyete uygun bir belirleme yapılmalıdır²⁸⁴.

3.3.4. Tazminatın Ölçüsü ve Ödenmesi

Ölüm veya yaralamalı trafik kazaları sebebiyle hükmedilen tazminat tutarındaki amaç, zarara uğrayan tarafta bir huzur duygusunu veya adalet inancını oluşturmaktır. Bu noktada

²⁸² Karayalçın, 1975: 135.

²⁸³ Kocayusufpaşaoğlu, 1977: 180.

²⁸⁴ Yargıtay 11. HD, E. 2006/ 9535, K. 2006/ 10567, T. 19.10.2006 “Davaya konu olay için takdir edilen manevi tazminat miktarları, meydana gelen manevi zararın ağırlığına göre, manevi huzuru gerçekleştirmeye yeterli bulunmamaktadır. Menfaatler dengesine daha uygun, makul bir tazminata hükmedilmesi gerekir.” Gökcan, 2014, 1248. Yargıtay 4. HD, E. 2006/ 2463, K. 2006/ 1153, T. 15.2.2006 “Dava dilekçesinde yer alan açıklamalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, kazada yaralanan küçük Zeynep için de manevi tazminat isteminde bulunduğu anlaşılmasına rağmen, sadece çocukları Zeynep için manevi tazminat isteminde bulundukları gözetilerek anne ve baba için manevi tazminata hükmedilmiştir. Şu durumda küçük Zeynep’in istemi hakkında da karar verilmelidir.” Gökcan, 2014, 1248. Yargıtay 4. HD, E. 2004/ 5416, K. 2004/ 13333, T. 23.11.2004 “Davacıların yaralanmasına neden olan trafik kazasının meydana gelmesinde, davacıların kusurunun davalı sürücünden daha fazla olması manevi tazminat istemine engel değildir. Davacıların yaralanma derecesi, kusur durumu ve olayın özellikleri göz önüne alınarak manevi tazminatlara hükmedilmesi gerekirken davanın tümünden reddedilmesi doğru değildir.” Gökcan, 2014, 1250.

manevi tazminat, davacı için zenginleşmeye sebebiyet vermemelidir. Mahkemenin manevi tazminata ilişkin hükmü, olaydan kaynaklanan acı ve elemnin kısmen de olsa giderilmesine yönelik olmalıdır. Zira mahkeme tazminat tutarını tespit ederken tarafların sosyal ve ekonomik durumlarını, olayın meydana gelme şeklini, tarafların kusur durumunu, BK 4. maddesi gereği hak ve nefaset kurallarına ilişkin konuları göz önünde bulundurmaktadır. Konuyla ilgili emsal Yargıtay kararlarından birisinde, “...*O halde mahkemece, meydana gelen trafik kazası sonucu davacıların eşi/babası olan murislerinin ölümü nedeniyle duyulan acı ve elemnin kısmen de olsa giderilmesi amacıyla; tarafların sosyal ve ekonomik durumları, özellikle davacılar murisinin araç içinde yolcu olması ve kazada hiçbir kusurunun bulunmaması, davacıların ölene yakınlıkları nedeniyle duyacağı elemnin derinliği hususları göz önünde tutularak, olay tarihindeki paranın alım gücüne uygun düşen, manevi tazminat isteminde bulunan tüm davacılar için hak ve nesafet kuralları çerçevesinde daha yüksek manevi tazminata hükmedilmesi gerekirken, somut olay ile bağdaşmayan, düşük miktarda manevi tazminata hükmedilmesi uygun görülmemiş ve kararın bozulması gerekmiştir.*”²⁸⁵

... “*Davaya konu yaralamalı trafik kazası sebebi ile maluliyetin bulunmayışı, kazaya bağlı olarak yaşı küçük çocukta oluşan yaraların iyileşme süresinin bir ay olması göz önüne alındığından anne için 10.000 TL baba için 10.000 TL olarak hükmedilen manevi tazminat miktarı yüksektir...*”²⁸⁶

Yine 2009 yılında gerçekleşen yaralamalı trafik kazası sonrasında davalı sürücünün % 100 oranında kusuru tespit edilerek 10.000 TL manevi tazminat ödemesine hükmedilmesi hukuka uygun bulunmuştur²⁸⁷.

3.3.5. Manevi Tazminat Davalarında Zamanaşımı

Trafik kazalarından kaynaklanan manevi tazminat talepleri niteliği gereği haksız fiile dayalı tazminat talepleri içerisinde değerlendirilmektedir. Bu sebeple zamanaşımı TBK kapsamında değerlendirilmelidir. TBK 72. maddesinin 1. fıkrasının 1. cümlesi genel zamanaşımı sürelerini düzenlemektedir. Bu bağlamda manevi tazminat talepleri zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl içinde ve her hâlde kaza tarihinden itibaren on yılın geçmesiyle zamanaşımına uğrayacaktır.

Ceza zamanaşımının süreleri, tazminata ilişkin taleplerin alt ve/veya üst zamanaşımı süresini etkiler²⁸⁸. Bu husus TBK 72. Maddesinin 1. Fıkrasının 2. Cümlesinde açıkça

²⁸⁵ Yargıtay 17. Hukuk Dairesi E:2014/16933 K:2017/722 K.T: 30.01.2017

²⁸⁶ Yargıtay 17. HD Karar: 2016/1139

²⁸⁷ Yargıtay 17. HD Karar: 2016/575.

²⁸⁸ Oğuzman ve Öz, 2013: 524; Gökcan , 2014: 1337.

belirtilmiştir. Haksız fiilin suç teşkil etmesi halinde ceza kanunlarındaki zamanaşımı süreleri uygulanacaktır.

Örnek vermek gerekirse, yaralanmalı trafik kazalarında zamanaşımı TBK gereği zararın ve zarar verenin öğrenilmesinden itibaren 2 ve her halde kazanın gerçekleşmesinden itibaren 10 yıldır. Diyelim ki kazada mağdur olan kişi zararı ve zarar vereni kaza anında öğrenmiş, kazadan itibaren de 2 yıldan fazla zaman geçmiş olsun. Bu durumda TCK'daki zamanaşımı süreleri devreye girecek ve zamanaşımı 8 yıla çıkacaktır. Bu düzenlemeyle kanun koyucu zarar görenin haklarını daha fazla korumaya çalışmıştır.

3.4. Tazminat Davalarında Sigortacının Rücu Hakkı

Şartlar gerçekleşmiş ise hem araç sahibi hem de sigortacı rücu davası açabilir. Araç sahibinin rücu davası açabilmesi için; sürücünün tam ya da kısmi kusurlu olması gerekmektedir. Sürücü tam kusurlu ise ödediği zararın tamamını, kısmi kusurlu ise ödediği meblağı sürücünden isteyebilir. Araçta bilinmeyen teknik arızadan kaynaklı bir zarar varsa, bu zarar talep edilemez.

Sigortacının rücu hakkı ise ZMSS GŞ B.4 te düzenlenmiştir. Araç sahibinin talebine benzer şekilde burada da gerçekleşen riziko,

*Sigortalı ile eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasten bir hareketi ya da ağır kusuru sonucu meydana gelmişse,

*Aracı kullananın ehliyeti yoksa , ehliyetini yitirmişse ya da ehliyetine geçici süre ile el konulmuşsa ve bu halde aracı kullanmışsa,

*Uyuşturucu madde veya alkol alınmış kişilerce, alkollü içki alınmak suretiyle kullanılması sırasında meydana gelen zararlar varsa,

*Yolcu taşıma ruhsatı olmayan araçlarda veya haddinden fazla yolcu veya yük taşınan ve patlayıcı vb maddeleri taşıma ruhsatı olmayan araçlarda, patlama-infilakı yüzünden meydana gelmiş ise,

*Riziko, GŞ B.1 maddesinde belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmemesinden kaynaklanmış ise,

*Rizikonun aracın çalınması, gasp edilmesi sonucunda gerçekleşmiş olması durumunda sigortalının kendisinin ya da fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğu anlaşılırsa,

*Kişi trafik kazası yapmış, sonrasında tedavi ve yardım amaçlı sağlık kuruluşuna gitme ve can güvenliği için uzaklaşma durumları hariç olmak üzere olay yerini terk etmesi ya da

belgelerin düzenlenmesine ilişkin yükümlülüklerle aykırı davranmış olması hallerinde rücu sebebi var kabul edilir²⁸⁹.

Yargıtay HGK bir kararında; “...halefiyet hakkına dayalı açılan davada sigortacı, ödediği miktarı aşmamak üzere gerçek zararı zarar sorumlularından talep edebilir. Başka bir ifadeyle, zarar sorumlusu gerçek zarardan sorumludur. Davacıların sigorta poliçesi uyarınca dava dışı sigorta ettirene bina, demirbaş ve makine hasarı nedeniyle ödeme yaptıkları anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında, gerçek zarar araştırması yapılmadan doğrudan doğruya davacıların ödemeleri esas alınarak hüküm kurulması da doğru görülmemiş...”²⁹⁰ denilmiştir. Burada da gerçek zararın zarar sorumlularından talep edileceği ifade edilmiştir. Her ne kadar ilgili kararda bina, demirbaş ve makine hasarı denilmiş ise de aynı olgular trafik kazalarında meydana gelen hasar neticesinde ödenen meblağın rücu edilmesinde de geçerlidir.

Uygulamada biz avukatlar rücu davasından önceki aşamada kusurla ilgili ciddi sıkıntılarla karşılaşmaktayız. Bazı hakimler kazaya sebep olan kişinin özellikle alkollü olması halinde direk kusurlu olduğuna kanaat getirip, bu doğrultuda karar vermektedirler. Oysa ki dosyalara gelen bilirkişi raporlarında yukarıda açıklamış olduğumuz şartlar baz alınmakta, kişinin salt alkollü olması hali doğrudan kusurlu olduğu anlamına gelmemektedir. Gerçekleşen kazanın alkol etkisiyle mi olduğu, illiyet bağının bulunup bulunmamasının değerlendirilmesi gerekmektedir. Eğer kişi alkol almasının etkisiyle kazayı gerçekleştirip, olayda da kusurlu bulunursa o zaman rücu davası açılabilir. Kusurlu bulunmazsa sadece alkollü olarak araç kullandığı gerekçesiyle rücu davasının tarafı olamaz.

3.5. Güvence Hesabı

Sigortasını yaptırmamış olan kişilerin neden olduğu bedensel zararların tazmin edilebilmesi için SK 14. maddesi düzenlenmiştir. Talep edilecek bu zararlar, rizikonun gerçekleştiği tarihteki geçerli olan teminat miktarları içerisinde²⁹¹.

Güvence hesabının kapsamı; ZMSS, Karayolu yolcu taşımacılığında zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası, zorunlu karayolu taşımacılık mali sorumluluk sigortası ve yeşil kart sigortasıyla ilgili motorlu taşıt bürosu ödemeleri konularından oluşur. Güvence hesabı ile

²⁸⁹ Yenipınar, 2020: 63-64

²⁹⁰ YHGK, 29.04.2015 tarihli, 2013/1990 E. , 2015/1294 K. Numaralı karar.

²⁹¹ SK m.14/1 “Bu Kanunun 13 üncü maddesi, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile ihdas edilen zorunlu sorumluluk sigortaları ile bu Kanunla mülga 21/12/1959 tarihli ve 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu çerçevesinde ihdas edilmiş olan zorunlu sigortalara ilişkin olarak aşağıdaki koşulların oluşması halinde ortaya çıkan zararların bu sigortalılarla saptanan geçerli teminat miktarlarına kadar karşılanması amacıyla Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde Güvence Hesabı oluşturulur.”

ilgili mevzuat 26.07.2007 tarihinde yürürlüğe giren güvence Hesabı Yönetmeliği'dir. Ancak bu mevzuat uygulamadaki eksiklikleri tam giderebilecek nitelikte değildir. Ayrıca güvence hesabına aşağıdaki durumların varlığı halinde başvurulabilecektir:

*Sigortalının tespit edilememesi halinde kişiye gelen bedensel zararların tazmini için,

*Rizikonun gerçekleştiği tarihte geçerli olan teminat miktarları dahilinde sigortası olmayanların sebep olduğu bedensel zararlar için,

*Sigorta şirketlerinin ruhsatlarının iptal edilmesi veya iflası halinde ödemekle yükümlü olunan zararlar için,

*KTK uyarınca işleten sorumlu değilse, çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın karıştığı kazada kişiye gelen bedensel zararlar için,

*Yeşil kart uygulaması için faal olan Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunca yapılacak ödemeler için Güvence Hesabı'na başvurulabilecektir.²⁹²

Çarpanı belli olmayan trafik kazalarında, taraf zarar uğramışsa, bu maddi zararların tazminini yine güvence hesabından talep edebilir.²⁹³

Güvence hesabına Sürücü ve yardımcıları, üçüncü kişiler, hatır için taşınanlar ile işletenin eşi, çocukları ve yakınları başvurabilirler. Bu kişiler hani zararları tazmin edebilir? Destek tazminatı ve cenaze giderleri, Tedavi giderleri, geçici ya da sürekli işgöremezlik halleri, sigorta şirketinin iflası ya da ruhsatının iptali durumunda ayrıca maddi zararları talep konuları olmaktadır. 5237 sayılı kanundaki zamanaşımı süreleri burada da uygulanır.

3.6. Trafik Kazalarında Maddi-Manevi Tazminata İlişkin Yargıtay Kararları İncelemesi

Önceki bölümlerde ele alınan konular Yargıtay kararları ışığında açıklanmaya çalışılmıştır. Ancak konuda anlam bütünlüğünü bozmamak ve konuyu içtihatlar ile boğmamak adına ele alınan konularla ilgili diğer Yargıtay kararlarını da bu başlık altında incelemek ihtiyacı hissedilmiştir.

Yargıtay bir kararında²⁹⁴, zorunlu sorumluluk sigortalarının TTK'nın 1483 vd. maddelerinde düzenlenmesi ve bu sigortalardan doğan davaların mutlak ticarî davalar

²⁹² Çelik, 2019: 802-803

²⁹³ Yargıtay 17. HD 2016/14573 E 2017/6035 K sayılı kararı

²⁹⁴ Yargıtay 17. HD, 26.12.2013, E. 2013/2323, K. 2013/18417, www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 28.3.2021. "Somut olayda talebin trafik kazasından kaynaklanan zarar nedeniyle maruz kalınan destekten yoksun kalma tazminatının sigorta şirketinden tahsili istemine ilişkin olduğu, davanın TTK'nun 1483 vd. maddelerinde sayılan hususlardan olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumda uyuşmazlığın Asliye Ticaret Mahkemesi görevine girdiği dikkate alınarak..."

olmaları nedeniyle sigortadan doğan davaların tarafların sıfatına bakılmaksızın ticaret mahkemelerinde açılması gerektiğine hükmetmiştir²⁹⁵.

“Motorlu araç kazalarından dolayı hukuki sorumluluğa ilişkin davalar, sigortacının merkez veya şubesinin veya sigorta sözleşmesini yapan acentenin bulunduğu yer mahkemelerinden birinde açılabilceği gibi kazanın vuku bulduğu yer mahkemesinde de açılabilir(KTK m. 110/II).” Bu konuda seçim hakkı zarar gören kişiye verilmiştir²⁹⁶

Yargıtay 21. HD’nin 2017/6476 E. , 2019/110 K. ve 15.1.2019 tarihli kararında; *“..Bilindiği üzere sigorta şirketlerin sorumluluğu sigorta poliçesi ve sigortanın tabi olduğu genel şartlara göre belirlenir. Somut olayda, davacının içinde iş kazası geçirdiği aracın ... Sigorta A.Ş.(... Sigorta A.Ş.)’ne Zorunlu Mali Mesuliyet Sigorta Poliçesi ile sigortalandığı, sigorta poliçesinde manevi tazminatın teminat kapsamında yer aldığı açıkça belirtilmediği gibi, KZMSS (Trafik) Sigortası Genel Şartları’nın A.6. maddesinde belirtilen Teminat Dışı Haller arasında “f “bendinde Manevi tazminat taleplerinin belirtildiği açıktır. Bu açıklamalar doğrultusunda davalı ...Ş (...Sigorta A.Ş.)’nin maddi tazminattan sorumlu tutulması yerinde ise de; manevi tazminattan ve ferilerinden sorumlu tutulması hatalı olmuştur... Davalı ...Ş. (...sigorta A.Ş.) vekilinin bu yönleri amaçlayan temyiz itirazları kabul edilmeli ve hüküm bozulmalıdır. Ne var ki bu yanlışlığın giderilmesinin yeniden yargılamayı gerektirmediği anlaşıldığından hüküm bozulmamalı HMK 370/2. Maddesi uyarınca düzeltilerek onanmalıdır. ”* Doğrultusunda hüküm kurularak manevi tazminat talebi teminat kapsamı dışında değerlendirilmiştir.

Yasal düzenlemelere göre kamunun istifade ettiği bütün yollar karayolu tanımı içerisinde. Bu noktada karayolunda taşıt trafiğine kamu yönetimi tarafından izin verilip verilmemesi önemli görülmeyip fiilen bu amaç için kullanılması yeterli görülmektedir. Bununla birlikte karayolu zemininin asfalt, beton, taş veya toprak olması arasında da herhangi bir fark yoktur. Bu açıdan köy, orman, dağ, bağlantı özelliği taşıyan tarla ve yayla yolları da karayolu olarak kabul edilmektedir.

“Somut olayda; davalı sigorta şirketine ZMSS ile sigortalı olan traktör tarla içindeyken devrilmiş ve araç sürücüsü olan ...vefat etmiştir. Davacılardan Güllü’nün eşi, diğer davacıların babası olan müteveffanın desteğinden yoksun kaldığı gerekçesiyle destekten yoksun kalma tazminatı tahsili talep edilmiştir. Daha önce de ifade edildiği üzere KTK’nın uygulanması için kazanın mutlak surette karayolunda meydana gelmesi gerekmeyip karayoluyla bağlantısı olan, karayolu sayılan bir alanda meydana gelmesi durumunda da karayolunda meydana gelmiş gibi sayılmaktadır. Davaya konu trafik kazasının yaşandığı

²⁹⁵ Ulaş, 2012: 1058.

²⁹⁶ Eren, 2012: 818.

*yerin (tarlanın) karayolu ile bağlantısı vardır. 2918 sayılı KTK'nun 2. maddesi gereğince karayolu bağlantısı olduğundan kazanın meydana geldiği yer karayolu sayılan yerler arasındadır. Bundan dolayı meydana gelen zarar teminat kapsamında olmaktadır. Bu durumda zararın teminat kapsamında olduğu kabul edilerek toplanan ve toplanacak deliller birlikte değerlendirilerek sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir.*²⁹⁷”

Yine bir diğer somut olayda, taraflar arasında trafik kazasından doğma tazminat davası sebebiyle gerçekleşen yargılama sonunda 160.104 lira 75 kuruşun faiziyle birlikte davalı Niyazi'den alınarak Mehmet'e ödenmesine, 62.406 lira 75 kuruşun faiziyle birlikte Mehmet'ten alınarak Niyazi'ye ödenmesine ilişkin hükmün süresi içinde davalı ve karşılık davacı Niyazi avukatı tarafından temyiz edilmesiyle birlikte; dosya incelenmiştir. Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı kanıtlar ile yasaya uygun gerektirici nedenler ve bilhassa delillerin değerlendirilmesi sürecinde bir yolsuzluk görülmemesi üzerine öteki itirazlar reddedilmiştir. Dava, trafik kazasından doğma tazminat isteğidir. Davacı bu davayı açmadan önce mahkemeye başvurarak zararını tesbit ettirmiş ve iddiasını ona göre ileri sürüp zararını sınırlandırmıştır. Delil tesbiti dosyasındaki bilirkişi raporuna göre aracın boyanması için gerekli gider 5.000 lira, onarım süresi 20 gün ve günlük kazanç kaybı 1000 liradır. Mahkemece bu yön göz önünde tutulmayarak sonradan alınan bilirkişi raporuna dayanılıp boya için 10.000 liraya hükmedilmesi, onarım süresinin 30 gün olarak kabulü ve kazanç yoksunluğunun günde 1500 liradan hesaplanması usulün 74. maddesinde düzenlenmiş bulunan istekten fazlaya hüküm verilemeyeceği kuralına aykırı düşmekle bozmayı gerektirir. Dolayısıyla temyiz olunan kararda, bozularak trafik kazasından doğan maddi tazminat delil tespiti dosyasındaki bilirkişi raporu çerçevesinde belirlenmesine hükmedilmiştir²⁹⁸”

Bir diğer olayda ise dava, trafik kazası neticesinde oluşan zarardan dolayı manevi tazminat istemi ile ilgilidir. Mahkeme tarafından, davanın açılmamış olduğuna karar verilmiş; hüküm, davacıların vekili tarafından temyiz edilmiştir. Mahkeme tarafından, 6100 sayılı HMK'nın 119/1-b maddesi hükmüne göre davalının ad, soyad ve adres bilgilerinin dava dilekçesinde bulunması gereken zorunlu unsurlar arasında yer aldığı, davalıların adresini bildirmesi için davacı vekiline bir haftalık kesin süre verilmesine rağmen eksikliğin giderilmediği gerekçesi ile, aynı Kanun'un 119/2. maddesine göre davanın açılmamış sayılması kararı verilmiştir. Dosya içeriğinden; dava dilekçesinde davalılar K4 ve K5'in ad, soyadı ve maliki oldukları aracın plaka numaralarının bildirildiği; fakat açık adreslerinin bildirilmediği anlaşılmaktadır. Buna göre, davacı vekili tarafından, kazaya karışan araçların

²⁹⁷ Yargıtay 17. HD- K: 2019/4077.

²⁹⁸ Yargıtay 4. HD., E. 1984/592 K. 1984/1183 T. 09.02.1984. (www.lexpera.com Erişim Tarihi: 23.3.2021).

plaka numaraları bildirilmiş olduğundan mahkemece, mevcut bilgilerden istifade edilerek davalılardan K4 ve K5'in adreslerinin tespit edilip usuli eksikliklerin tamamlanması ve taraf teşkilinin sağlanması gerekmektedir. Mahkemece, yukarıda belirtilen şekilde işlem yapılması gerekirken dava dilekçesinin HMK'nın 119/1-b maddesindeki unsurları taşımadığı gerekçesiyle davanın açılmamış sayılması kararı verilmesi usul ve yasaya aykırı olup bozmayı gerektirmiştir²⁹⁹.

Yaralamalı trafik kazası neticesinde manevi tazminat talebinde bulunulması üzerine mahkemece yapılan yargılama neticesinde; Asliye Hukuk Mahkemesi'nce, davanın kısmen kabulü kararı verilmiş; hüküm, davacı vekili ve davalılardan ... tarafından temyiz edilmiştir. Davacı vekili, müvekkili tarafından kusurlu araçların zorunlu sigorta şirketleri aleyhine açılan maddi tazminat davasında adli tıp kurumundan alınan kusur raporu ile sürücü ...'nın %80, diğer sürücü ...'un ise %20 oranında kusurlu olduğunun tespit edildiğini, müvekkilinin kazanın oluşumunda bir kusuru bulunmadığını, ağır derecede yaralandığını ve beline platin takıldığını belirterek davalı sürücüler ve ... maliklerinden manevi tazminat talebinde bulunmuştur. Davalılar, davanın reddi gerektiğini savunmuşlardır. Asliye Hukuk Mahkemesi, alınan kusur raporunu benimseneyek davanın kısmen kabulüne karar vermiştir. ...Kazada davalı sürücü ...'un kullandığı otobüste biletli yolcu olan davacının basit tıbbi müdahaleyle ortadan kaldırılamayacak ve hayati tehlike oluşturacak şekilde belinden ağır yaralandığı, ameliyat edilerek beline platin takıldığı anlaşılmaktadır. Somut olayda, zararın doğmasına neden olduğu iddia edilen davalı sürücülerden her biri, yalnızca kendi kusuruna isabet eden miktardan sorumlu olup, bu durumda mahkemece, olaya sebebiyet veren tarafların her birinin kusur durumunun uzman bilirkişi marifetiyle belirlenmesi gerektiği için karar bozulmuştur³⁰⁰.

Bir diğer karar ise ceza davası ile tazminat davasının ayrı değerlendirilmesine yöneliktir. Nitekim Dava, yaralamalı trafik kazasına dayalı manevi tazminat talebiyle ilgilidir. Mahkemece, feragat nedeniyle davanın reddine karar verilmiş; hüküm, davacı tarafından temyiz edilmiştir. *“Davacı, kendi kullandığı aracıyla davalının kullandığı aracın çarpışması sonucu gerçekleşen kazada %14 oranında malül kaldığını, davalının %50 kusurlu bulunduğunu belirterek manevi tazminata hükmedilmesini istemiştir. Mahkemece, C. Başsavcılığının yargılamaya dahil bir makam olması, davacının 18.02.2008 tarihinde ... C. Başsavcılığında tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğine yönelik beyanı feragat olarak değerlendirilmiş ve dava şartı yokluğundan davanın reddine karar verilmiştir. Davacının olayın hazırlık soruşturması sırasında alınan 18.02.2008 günlü C.Savcılığı ifadesindeki “kimseden şikayetçi ve davacı değilim, herhangi bir hak ve menfaat talebim de yoktur.”*

²⁹⁹ Yargıtay 4. HD., E. 2018/1333 K. 2018/4052 T. 10.05.2018. (www.lexpera.com Erişim Tarihi: 25.3.2021).

³⁰⁰ Yargıtay 4. HD., E. 2018/1355 K. 2018/5913 T. 4.10.2018. (www.lexpera.com Erişim Tarihi: 25.3.2021).

şeklindeki sözleri ceza davası ile ilgili olup, şahsi hakkına yönelik tazminat talebinden feragat anlamına gelmez. Şu halde, davacının tazminat hakkı yönünden hukuken geçerli bir feragatı bulunmadığından işin esasının incelenmesi gerekirken, yazılı şekilde davanın reddine karar verilmesi hükmün bozulmasını gerektirmiştir³⁰¹.

Bir diğer karar ise, manevi tazminat talebi ile ilgilidir. Davacı vekili dava dilekçesinde, davacıların murisinin davalı Bakanlığa bağlı İl Milli Eğitim Müdürlüğü'nde çalıştığını ve göreve gittikleri esnada gerçekleşen tek taraflı trafik kazasında vefat ettiğini belirterek davacı ... ve ... için 50.000,00'er TL diğer davacılar için 20.000,00'er TL manevi tazminat talebinde bulunmuştur. Davalı davanın reddini savunmuştur. Mahkeme tarafından davanın kısmen kabulü ile davacılar Yaşar ve ... için 15.000,00'er TL, diğer davacılar için 5.000,00'er TL manevi tazminatın tahsiline karar verilmiş, hüküm davalı vekili tarafından temyiz edilmiştir. Davalı vekilinin yerinde bulunmayan bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve yasaya uygun olan hükmün onanması kararı verilmiştir³⁰².

Bir diğer dava, trafik kazası nedeniyle maddi tazminat istemiyle ilgilidir. Davalı ..., diğer davalılar Sevil'e ait araçların trafik sigortacısı olup ZMSS poliçesi gereği gerçek zarar miktarıyla sınırlı sorumludur. Davacı vekili, araç hasar bedeli, araç değer kaybı ve aracın 18 gün çalışmamasından dolayı doğan kazanç kaybını davalılardan tahsilini istemiştir. Mahkemece, 3.060,00 TL kazanç kaybı zararı kabul edilerek hükme esas alınmışsa da ispatı halinde dolaylı zarar mahiyetinde olduğu ve davalı trafik sigortacısının sadece doğrudan zararlardan sorumlu olduğu, bu zararın ZMSS Genel Şartları ve poliçe özel şartları uyarınca teminat kapsamında bulunmadığının hüküm tesisinde dikkate alınarak davalı ... yönünden reddi kararının verilmesi gerekirken, yanılığlı değerlendirmeye, yazılı olduğu biçimde davalı ... için de kabulü şeklinde hüküm verilmesi doğru görülmemiş ve kabul edilmemiştir³⁰³.

Kişinin trafik kazası neticesinde sakat kalması durumunda talep edilebilecekleri ile ilgili olarak da Yargıtay çok sayıda karar vermiştir. Bunlardan bazılarını da değerlendirdikten sonra içtihat incelemesi konusunu bitirmiş olacağız.

Yargıtay 17. HD 2020/7120E 2021/2627K 11/03/2021 tarihinde cismani zarar nedeniyle talep edilen maddi tazminat davasında *"Haksız fiil sonucu çalışma gücünde kayıp olduğu iddiası ve buna yönelik bir talebin bulunması halinde, zararın kapsamının tespiti açısından maluliyetin varlığı ve oranının doğru bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Söz konusu belirlemenin ise Adli Tıp Kurumu İhtisas Dairesi veya Üniversite Hastanelerinin Adli Tıp Anabilim Dalı bölümleri gibi kuruluşlarının çalışma gücü kaybı olduğu iddia edilen kişide*

³⁰¹ Yargıtay 4. HD., E. 2013/1012 K. 2013/4564 T. 13.3.2013. (www.lexpera.com Erişim Tarihi: 25.3.2021).

³⁰² Yargıtay 17. HD., E. 2016/6176 K. 2019/1325 T. 12.2.2019. (www.lexpera.com Erişim Tarihi: 25.3.2021).

³⁰³ Yargıtay 17. HD., E. 2016/15105 K. 2019/6917 T. 28.5.2019. (www.lexpera.com Erişim Tarihi: 25.3.2021).

bulunan şikâyetler dikkate alınarak oluşturulacak uzman doktor heyetinden kaza tarihi 11.10.2008 tarihinden önce ise Sosyal Sigorta Sağlık İşlemleri Tüzüğü, 11.10.2008 tarihi ile 01.09.2013 tarihleri arasında Çalışma Gücü ve Meslekte Kazanma Gücü Kaybı Oranı Tespit İşlemleri Yönetmeliği, 01.09.2013-01.06.2015 tarihleri arası Maluliyet Tespiti İşlemleri Yönetmeliği, 01.06.2015-20.02.2019 tarihleri arası Özürlülük Ölçütü, Sınıflandırması ve Özürlülere Verilecek Sağlık Kurul Raporları Hakkında Yönetmelik, 20.02.2019 tarihinden sonra Erişkinler İçin Engellilik Değerlendirmesi Hakkında Yönetmelik hükümleri dikkate alınarak yapılması gerekmektedir. Eldeki dosyada; kaza sonrası düzenlenen Batman Bölge Hastanesi konsültasyon belgesinde trafik kazası sonrasında sağ gözde kızarıklık olan hastanın değerlendirilmesi istenmiştir. Adli muayene raporunda da “sağ frontalde künt travmaya bağlı kesi, sol ön kolda ekimoz, sağ ayakta derin kesi” tespit edilmiştir. 08.04.2019 tarihli, T.C. Sağlık Bakanlığı Diyarbakır Gazi Yaşargil Eğitim ve Araştırma Hastanesi’nden verilmiş olan raporda; kazazedede, “sağ optik atrofi-sağ gözde tam görme kaybı” olduğu ve bu durumun % 46 nispetinde özürlülüğe neden olduğu belirtilmiştir. Dosyaya eklenen 22.08.2019 tarihli, T.C. Sağlık Bakanlığı Batman Bölge Devlet Hastanesi’nden verilmiş olan sağlık kurulu raporunda; kazazedede, “sağ optik atrofi-görme kaybı + sağ yüz bölgesinde periferik fasial paralizi + opere sol ön kol ulna kırığı-sol dirsek eklem hareket kısıtlılığı + bilateral (her iki dizde) gonartroz + sağ alt ekstremitte cruris bölgesinde greft alanı” olduğu ve bu durumun % 59 nispetinde özürlülüğe neden olduğu belirtilmiştir. Dosyada mevcut raporların hangi Yönetmelik hükümleri esas alınarak düzenlendiği belli olmadığı gibi, davacının geçirdiği kaza ile söz konusu maluliyet sebebi arasında illiyet bağının bulunup bulunmadığı da dosyada mevcut raporlardan anlaşılamamaktadır. Mahkemece davalı tarafın itirazları doğrultusunda illiyet bağı hususunda araştırma yapılmamıştır. Kaza ile davacının rahatsızlığı arasında uygun illiyet bağı bulunduğu hususunun şüpheye yer bırakmayacak şekilde net olarak tespit edilip sonucuna göre karar vermek gerekir. Eksik inceleme ile hüküm kurulamaz.” şeklinde hüküm kurulmuştur. Cismani zarar nedeniyle açılan maddi tazminat davalarında alınması gerekli olan maluliyet raporları ile ilgili olarak verilmiş net bir karardır.

Yargıtay 17. HD 2016/901E 2019/295K sayılı kararında “Somut olayda davacının kaza tarihinde herhangi bir işte çalışmadığı, ev hanımı olduğu dosya kapsamı ile sabittir. Mahkemece hükme esas alınan aktüer raporunda davacının ev hanımı olduğu ve asgari ücret düzeyinde gelir elde edeceği kabul edilerek hesaplama yapılması yerindedir. Ancak anılan raporda ücretin netleştirilmesi sırasında asgari geçim indiriminin dikkate alınması hatalı olmuştur. Davacının zararının hesaplanması sırasında esas alınan asgari ücret, bir çalışmanın karşılığı değil ekonomik bir değer taşıyan yaşamsal faaliyetlerin sürdürülmesinin

karşılığıdır. Hal böyle olunca da ücretle fiilen çalışanlara uygulanmak için getirilen asgari geçim indiriminin, ücretli bir çalışmanın söz konusu olmadığı ev hanımı olan davacının uğradığı zararın hesaplanması sırasında dikkate alınamayacağı açık ve seçiktir...”denilmiştir. Yani her ne kadar kaza tarihinde bir kazancı olmasa da ev hanımlarının da, kazanç kaybı(işgöremezlik) olduğuna ve bu zararın AGİ ilavesi olmadan net asgari ücret üzerinden hesaplanması gerektiğine hükmedilmiştir. Yine Yargıtay’ın yerleşik kararlarına göre yaşlıların, emeklilerin, bir işi veya kazancı olmayanların da güç kaybı tazminatını istemeye hakları var sayılmaktadır.

Maluliyet belirlemesinin kim ya da kimler tarafından yapılması gerektiğine ilişkin de Yargıtay 17. HD 2020/5557E 2021/778K sayılı karara bakılmalıdır. Anılan kararda “*Haksız fiil sonucu çalışma gücü kaybının olduğu iddiası ve buna yönelik bir talebinin bulunması halinde, zararın kapsamının belirlenmesi açısından maluliyetin varlığı ve oranının belirlenmesi gerekmektedir. Söz konusu belirlemenin ise Adli Tıp Kurumu İhtisas Dairesi veya Üniversite Hastanelerinin Adli Tıp Anabilim Dalı bölümleri gibi kuruluşların çalışma gücü kaybı olduğu iddia edilen kişide bulunan şikâyetler dikkate alınarak oluşturulacak uzman doktor heyetinden, haksız fiilin gerçekleştiği tarihte yürürlükte olan 20.02.2019 tarihli Erişkinler için engellilik değerlendirilmesi hakkında yönetmelik hükümleri dikkate alınarak yapılması gerekmektedir...*” şeklinde kurulan hükümle uzman doktor heyetinden ve haksız fiilin işlendiği tarihte yürürlükte olan yönetmelik hükümleri dikkate alınarak maluliyetin belirlenmesi gerekmektedir.

Yine Yargıtay’ın destekten yoksun kalmaya ilişkin kararları incelendiğinde ölen annenin, kızının çocuğuna yani torununa bakması yoluyla yaptığı hizmet de destek mahiyetinde sayılmaktadır. Destekten yoksun kalma tazminatındaki destek kavramının yalnızca maddi olmasına gerek yoktur.

SONUÇ

Trafik kazaları, hayatın olağan akışına aykırı durumlar olup ansızın meydana gelirler. Motorlu araç işletenin bu durumun neticeleri karşısında önceden önlem alması ve sebebiyet vereceği zararlara karşı bir miktar para ayırması beklenemez. Zorunlu mali sorumluluk sigortası diğer bir ifadeyle “Trafik Sigortası” da tam olarak bu noktada devreye girerek bir taraftan motorlu araç işletenin mal varlığının pasifinde oluşan artışı önlerken diğer taraftan üçüncü kişilerin uğradıkları zararları tazmin etmektedir.

Nitekim karayollarında ulaşımında yaşanan artıştan kaynaklanan rizikoların gerek işletenler gerekse üçüncü kişilerde meydana getirdiği zararların giderek artması ve toplumsal sorun haline dönüşmesi sonucunda, büyüyen sorunun bağımsız bir mevzuat ortaya konularak çözülmesi yolu seçilmiştir. KZMSS işte bu problemlerin bir neticesi olarak yasal mevzuattaki yerini almıştır. Ayrıca söz konusu sigorta türü bu sorunların çözümüne yönelik atılan bir adımdır.

KTK 91 ile 101. maddeleri arasında düzenlenen ZMSS, zorunlu sigortalar arasında en sık görülen örnekler arasındadır. Kaza sigortası özelliğini haiz olan ve pasif sigortası bağlamında değerlendirilen söz konusu sigortaların sayesinde trafik kazaları nedeniyle üçüncü kişilerin uğrayacakları zararların tazmini sağlanır. Bu tazminatın hukuki nedeni ise kusursuz sorumluluk ilkesine dayanır. Sigortacı, oluşan zarardan poliçe limiti çerçevesinde sorumlu tutulmaktadır.

6704 sayılı Kanunla yapılan değişikliklerin yürürlüğe girmesiyle birlikte, trafik kazalarına yönelik açılan tazminat davalarında, tazminatın kapsamı, belirlenmesi ve hesabına ilişkin olarak Yargıtay içtihatları yerine Genel Şartlarda belirtilen ilkeler ve düzenlemeler uygulama alanı bulmaktadır. TTK, KTK ve KZMSS Genel Şartları ile KZMSS hakkındaki yasal düzenlemeler yapılarak netlik kazanmayan hususlar yıllar içerisinde Yargıtay içtihatlarıyla yorumlanarak karar alınmaya çalışılmıştır. Böylelikle yasada ve Genel Şartlarda yapılan değişikliklerle yoruma açık kısımlardaki eksikliklerin giderilerek kesin kararlar verilmesi sağlanmaya çalışılmıştır.

6704 sayılı Kanunla yapılan değişikliklerin sonucunda, trafik kazası neticesinde zarar gören kişilerin, ilgili mahkemede dava yoluna gitmeden önce ilgili sigorta kuruluşuna yazılı olarak başvuruda bulunmaları zorunlu hale getirilmiş, bu şekilde, trafik kazası neticesinde zarar gören kişilerin sigortacı tarafa karşı dava açmadan önce uzlaşma ihtimalinin değerlendirilmesi istenmiştir.

KTK'ya göre sigortacının hukuki sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar kural olarak geçersiz kabul edilmektedir. Ancak tazminat miktarına ilişkin olarak verilen ibranameler KTK m.111/II hükmünde öngörülen şartlara uygun şekilde verilmişse geçerlidir. Buna göre, ibraname karşılığı verilen bedel, KTK m.111/II'ye göre yetersiz veya fahiş ise iptal davası açılabilir. Tazminat miktarının yetersiz veya fahiş olup olmadığını hâkim belirler. Burada hâkim, zorunluluk durumu veya tecrübesizlik gibi gabinin subjektif unsurlarının varlığını aramaz. Hâkim için ödenmesi gereken tazminat ile karşılaştırılan tazminat arasında açık bir oransızlığın bulunması yeterlidir.

KZMSS Genel Şartları A.3 maddesiyle KZMSS sigortası kapsamı ana ve genel ilkeler bağlamında ortaya konulduktan sonra A.5 madde ile “Kapsama Giren Teminat Türleri” sayılmış, A.6 madde ile “Teminat Dışında Kalan Haller” ortaya konulmuş ve genel kapsam sınırlandırılmıştır. KZMSS Genel Şartları itibariyle 2015 yılında yapılan değişikliklerle “Kapsama Giren Teminat Türleri”nin dört bent halinde sıralanması ise, öğretide kapsamın daraltılması ve yoruma kapatılması şeklinde yorumlanmıştır.

Trafik kazalarında meydana gelen zararlar ise bedensel zarar, ölümün neden olduğu zararlar ve araç hasarı olarak üç başlığa ayrılmaktadır. Bedensel zararlar da tedavi(hastane) giderleri, işgöremezlik tazminatı ve ekonomik geleceğin sarsılması nedeniyle tazminat talep edilebilir. Haksız fiil neticesinde kişinin vefat etmesi halinde ise ölen kişinin cenaze giderleri ile destekten yoksun kalma tazminatı talep edilebilir. Tüm bu hususlar Yeni KZMSSGŞ'de düzenlenmiş olup, ZMSS kapsamına giren teminat türleri, maddi zararlar teminatı, sağlık giderleri teminatı, sürekli sakatlık teminatı ve destekten yoksun kalma teminatı olmak üzere dörde ayrılmaktadır. Tedaviye ilişkin giderler, çalışma gücünün kısmen veya tamamen azalmasına bağlı giderler ve trafik kazası nedeniyle mağdurun tedavisine başlanılmasından itibaren mağdurun sürekli sakatlık raporu alana kadar tedavi süresince gerçekleşen bakıcı giderleri, sağlık giderleri teminatı kapsamındadır. Yeni Genel Şartlara göre trafik kazaları nedeniyle yapılan sağlık giderlerini hak sahipleri, artık sigorta şirketlerinden değil; yalnızca SGK'dan talep edebilir. Bakıcı giderlerinin sağlık giderleri teminatı mı yoksa sürekli sakatlık teminatı kapsamına girip girmeyeceği hususu KZMSSGŞ A.5 hükmünde düzenlemiştir. Buna göre, zarar görenin, sürekli sakatlık raporu alana kadar yapmış olduğu bakıcı giderleri, sağlık giderleri teminatı kapsamındadır. Yaşam boyu bakım giderleri ise sürekli sakatlık teminatının kapsamı içerisine dahil edilmiştir. Haksız fiil yani trafik kazası neticesinde araca bir zarar gelmiş ise araç hasarı da talep edilebilecek tazminat türlerindendir. Zarar gören kimse ZMSS kapsamına dahil olmamakla birlikte zarar verenden manevi tazminat da talep edebilir. Manevi tazminat talepleri ZMSS kapsamında yer almadığı için sigortacıya yöneltilemez.

Destekten yoksun kalma tazminatı uygulamada büyük öneme sahiptir. Kişilerin kazaya tam ya da ağırlıklı kusurlarıyla sebep olması durumunda talep edilecek tazminatla ilgili içtihat değişikliğine gidilmektedir. Sürekli mevzuat değişikliğine gidilmesi tam ya da ağır kusur durumunda destek tazminatının hala dinamik olması anlamı taşımaktadır. 2015 ve 2016 yıllarında konuya ilişkin önemli düzenlemeler yapılmıştır. 2015'te TTK hükümlerine ek olarak genel şartlar getirilmiştir. Ancak uygulamada hakimlerin çoğunluğunun bu düzenlemeye uymaması karşısında 2016 yılında TTK 92. Maddeye ek olarak i bendi getirilmiştir. İ bendi ile teminat dışında kalan durumlar için Genel Şartlar'a bakılması gerektiği yönünde atıfta bulunulmuştur. Kanunda yapılan yeni düzenleme ile hakimler kazaya tam kusuruyla sebep olan destek kişisinden mahrum kalanların tazminat taleplerinin reddine karar vermeye başlamıştır. Bu düzenleme "kanunla Genel Şartlar'a atıf yapılamaz" gerekçesiyle hukukçuları tatmin etmemiştir. 2020 yılında Anayasa Mahkemesi tüm tartışmaları sona erdirecek bir karara imza atarak, i bendinin Anayasa'ya aykırı olduğu gerekçesiyle iptaline karar vermiştir. Bu kararlar birlikte artık tam ya da ağır kusuruyla kazaya sebep olan kişinin vefatı sonucunda zarar görenler destekten yoksun kalma tazminatı isteyebilecektir. Derdest dosyalarda da iptal kararına göre hüküm verilecektir.

Sigortasını yaptırmamış kişilerin neden olduğu trafik kazalarında oluşan bedensel zarar ve destekten yoksun kalma tazminatı güvence hesabından talep edebilir. Sigortası olmayanlarla birlikte eğer işleyen sorumlu değilse, çalınmış veya gasp edilmiş aracın karıştığı kazada ve çarpanı belli olmayan trafik kazalarında da güvence hesabından uğranılan zararların tazmini talep edilebilir.

Sigortacının kişinin zararlarını gidermesi halinde belli başlı şartların gerçekleşmesi durumunda rücu hakkı bulunmaktadır. Meydana gelen sonuç kişilerin kasten bir hareketi ve ya ağır kusuru sonucu meydana gelmişse, aracı kullananın ehliyeti yoksa ya da ehliyetine el konulmuşsa, uyuşturucu veya alkolün etkisiyle kaza meydana gelmişse, patlayıcı vb maddeleri taşıma ruhsatı olmayan araçlarda zarar, patlama-infilak yüzünden meydana gelmişse, kişi zorunlu nedenler dışında kaza mahallini terk etmiş ise sigortacı ödediği zararı sürücüden rücu edebilir.

KAYNAKÇA

- 2918 Karayolları Trafik Kanunu, Resmi Gazete, 18.10.1983/18195.
- Adal, E. (1964). Motorlu Taşıt Kazalarına Karşı Sorumluluk Sigortası, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 30(3-4).
- Akdoğan Yılmaz, N. (2017). Zarar Gören Üçüncü Kişiler Yönünden Uygulanmasına İlişkin Sorunlar, *TTK 5. Yıl Sempozyumu*, Ankara.
- Akmut, Ö. (1980). *Hayat Sigortası Teori ve Türkiye’de Uygulama*, Sevinç Matbaası, Ankara.
- Antalya, G. (2013). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt:1, İstanbul: Beta Yayınları.
- Aras Yeşilova, E. (2013). *Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı*, Ankara: Yetkin Yayıncılık.
- Arseven, H. (1987). *Sigorta Hukuku*, Beta Basım Yayım, İstanbul.
- Aşçıoğlu, Ç. (1989). *Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları*, Ankara.
- Aşçıoğlu, Ç. (2005). *Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları*, Sözkese Matbaacılık, Ankara.
- Ayhan, R., Çağlar, H., Özdamar, M. (2019). *Sigorta Hukuku*, Ders Kitabı. Ankara: Yetkin Yayıncılık.
- Bağrıaçık, S. N. (2016). ‘Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Sorumluluğu’, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(1-2).
- Bahtiyar, M. (1997). “Sigorta Poliçesi Genel Koşulları”, *Batider*, Ankara, XIX(Aralık 1997): 89-108.
- Bakırcı, K. (1991). “İşçinin Desteğinden Yoksun Kalanların Açtıkları Destekten Yoksun Kalma Davası”, *Kamu-İş Hukuku ve İktisat Dergisi*, Ankara.
- Bilgen, M. (2017). *Öğreti ve Uygulamada Sigorta Hukuku*, Adalet Yayıncılık, Ankara.
- Bolatoğlu B. (1988). *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Bozer, A. (2009). *Sigorta Hukuku: Genel Hükümler-Bazı Sigorta Türleri*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- Bozer, A. (1981). *Sigorta Hukuku*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.
- Bozkurt, T. (2014). Themis Ticaret Hukuku, Cilt IV, *Sigorta Hukuku*, İstanbul: Oniki Levha Yayınları.
- Bozkurt, T. (2018). *Sigorta Hukuku*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

- Bozkurt Bozabalı, B. (2018). Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Kapsamında Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Kusur ve Müterafik Kusur, *Türk Ticaret Kanununun 5. Yılı Sempozyumu*, 8-10 Kasım 2017, Ankara
- Can, M. (2004). *Birden Çok Sigorta*, Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Çebe, M. S. (2018). *Uygulamalı Sigorta Hukuku*, Ankara: Adalet Yayınevi.
- Çeker, M. (2015). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sigorta Hukuku*, Karahan Kitabevi. Adana.
- Çelik, A. (2017). *Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu: Uygulama ve Yargıtay Kararları Hesaplama ve Dilekçe Örnekleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Çelik, A. (2016). *Ölüm Nedeniyle Destekten Yoksunluk*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Çelik, A. (2020). *Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu*. Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Çil, Ş., Kar, B. (2012). *İş Yargısında Belirsiz Alacak Davası ve Kısmi Dava*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Demir, Z. R. (2018). “Ekonomik Geleceğin Sarsılmasından Doğan Kayıplar”, *Sorumluluk Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Doğanay, İ. (1979). *Türk Ticaret Kanununu Şerhi*, Cilt: III, Olgaç Matbaası, Ankara.
- Eren, F. (2012). *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Yetkin Yayınevi.
- Eren, F. (1982-1987). “Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları”, *AÜHFD*, XXXIX(1-4).
- Ergün, M. (1984). “Sorumluluk Hukuku ile Sorumluluk ve Genel Sigortaların ilişkisi (II)”, *YD*, Ekim.
- Erkan, E. (2018). *Sigorta Sözleşmeleri ve Genel İşlem Koşulu Denetimi*. M. Topaloğlu, M. Dinç (ed.), *Sigorta Davaları* içinde, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Eygü, H. (2018). “Trafik Kazalarını Etkileyen Faktörlerin Yapısal Eşitlik Modeli İle İncelenmesi”. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(66).
- Feyzioğlu, F. N. (1976). *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, Cilt I, İstanbul.
- Gökcan, H. T. (2010). *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları (Trafik Suçları Ve Trafik Kabahatleri)*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Gökcan, H. T., Kaymaz, S. (2009). *Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu Davaları ve Trafik Suçları*, Ankara.

- Gökyayla, K. E. (2004). *Destekten Yoksun Kalma Tazminatı*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Güleç Uçakhan, S. (2018). “Sigorta Sözleşmelerinin Sınıflandırılması”, M. Topaloğlu, M. Dinç (ed.), *Sigorta Davaları*, Ankara.
- Güleç Uçakhan, S. (2012). *Maddi Tazminat Esasları ve Hesaplanması*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Günaştı Cantutumlu, D. (2017). “Yargıtay Kararları Işığında Kaza Sigortaları”, *The Interdisciplinary Journal Of Law And Forensic Sciences*, 2(1): 4-18, <http://interlawandfs.org/wp-content/uploads/2017/11/IJLFS-Vol-2-Issue-1-2017..pdf>, (Erişim Tarihi: 16.3.2021).
- Günay, E. (2018). *Trafik Kazasından Kaynaklanan Davalar*, Ankara.
- Günay, M. B. (2019). *Sigorta Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Günay, E. (2019). Trafik Kazalarından Kaynaklanan Davalar, Ankara :Seçkin Yayıncılık
- Gürsoy, K. T. (1973). Karayolları Trafik Kanunu Tasarısına Göre Motorlu Taşıtların Sebep Olduğu Zararlardan Doğan Hukukî Sorumluluk, *V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası*, Ankara.
- Gürsoy, K. T. (1972). “Destekten Yoksun Kalma Tazminatı”, *AÜHFD*, 29(1-2).
- Havutçu, A., Gökyayla, E. (1999). *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Hukukî Sorumluluk*, Ankara.
- Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, (1995). 100 Soruda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, Ankara.
- İmre, Z. (1975). “Motorlu Taşıt Araçlarının Mecburi Mesuliyet Sigortası ve Kapsamı”, *V. Banka ve Ticaret Hukuku Haftası*, Ankara.
- Kaner, İ. (1994). Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin Tehlike İle İlgili Görevleri. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 54(1-4).
- Kara, E. (2016) “Sınırötesi Trafik Kazaları: Avrupa Birliği’nde ve Türk Hukukunda Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası”, *Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 6(11): 215-256.
- Karahasan, M. R. (1973). *Tazminat Davaları*, İstanbul.
- Karahasan, M. R. (2003). *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler (Borçlar Hukuku)*, C: 1, Beta Yayınları, İstanbul.
- Karaman, D. (2017). Sigortacılığa Giriş, F. Kaya (ed.), *Sigortacılık içinde*, Beta Yayınları, İstanbul.

- Karasu, R. (2015). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2(Özel Sayı).
- Karasu, R. (2016). *Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)*, Ankara.
- Karasu, R. (2016). *Yargıtay ve Sigorta Tahkimi İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası*, Ankara: Yetkin Yayınları.
- Karayalçın, Y. (1975). "Trafik Kazalarında Mali Mesuliyet ve Sigorta Sorunu". *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 8(2):
- Karayalçın, Y. (1984). "Sorumluluk (Mesuliyet) Sigortaları, *Sigorta Hukuku Dergisi*, II(1-2).
- Karayazgan, A. (2017). "Zorunlu Trafik Sigortalarına Mevzuat ve Uygulama Açısından Bir Bakış", *Sigorta Hukukunun Bazı Güncel Sorunları*, İstanbul: Sigorta Hukuku Türk Derneği.
- Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları, Resmî Gazete, 14 Mayıs 2015/29355.
- Karayolları Trafik Yönetmeliği, Resmî Gazete Tarihi: 18.07.1997 Resmî Gazete Sayısı: 23053 mükerrer.
- Kayıhan, Ş. (2004). *Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu*, Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Kayıhan, Ş. (2016). "Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiyeti", *M.Ü.H.F.H.A.D.*, İstanbul, XXII(III): 1591-1620.
- Kayıhan, Ş., Bağcı, Ö. (2017). *Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri*, Kocaeli: Seçkin Yayıncılık.
- Kender, R. (1977). "Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri", *Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III. Sigorta Semineri*, Ankara, s. 1-15.
- Kender, R. (1984). Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi ve Şartları, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, 6-7 Ocak 1984 Ankara, Batider, Ankara
- Kender, R. (1998). "Sigorta Sözleşmesinin Süresine İlişkin Bazı Sorunlar", *İkinci Sigorta Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu-Sigorta Hukuku Dergisi*, (1).
- Kender, R. (2008). *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Keskin, F. T. (2017). *Uygulamada Sigorta Hukuku*, Cilt II, Ankara, Adalet Yayınevi.
- Kılıçoğlu, A. M. (1984). "Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği", *Ankara Barosu Dergisi*, (1), Ankara.
- Kılıçoğlu, A. (1984). "Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu", *Batider*, XXI(3).
- Kılıçoğlu, M. (2002). *Sorumluluk Hukuku*, C. 1, Ankara Turhan Kitabevi.

- Kılıçoğlu, M. (2014). *Ceza Hukuku ve Borçlar Hukuku Açısından Trafik Kazaları Tazminat-Sigorta- Rücu ve Yargıtay Uygulaması*, Ankara: Bilge Yayınevi.
- Koca Çörtoğlu, S. (2016). *Zayıf Tarafın Korunduğu Sözleşmelerde Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi (İş, Tüketici ve Sigorta Sözleşmeleri)*, Yetkin Yayınları, Ankara.
- Kocayusufpaşaoğlu, N. (1977). Kişilik Haklarını Koruyan Manevi Tazminat Davasına ilişkin Yeni Gelişmeler, *Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyum*, 21-22 Ekim 1977, Ankara
- Korkmaz, S. (2004). *Sigorta Sözleşmelerinde İspat Sorunları*, Güncel Yayınevi, İzmir.
- Kubilay, H. (1994). *Yeni Değer Sigortası*, Ankara: Adalet Yayıncılık.
- Kubilay, H. (2003). *Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku*, İzmir.
- Kudat, A. (1966). *Cismâni Kazalardan Doğan Zararlar Nasıl Değerlendirilir*, Ajans-Türk Matbaası, Ankara.
- Lale, M., Akgül, İ. (2011). *Sigorta Hukuku (Mal, Can ve Sorumluluk Sigortaları) Örnekli İctihatlı-Uygulamalı*, Ankara: Seçkin Yayıncılık
- Memiş, T. (2004). “Zorunlu Mali Trafik Sigortasında Sigortacının Sorumluluğunun Niteliği ve Sebepsiz Zenginleşme”, *XX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, Ankara, (20): 73-88.
- Memiş, T. (2016). *Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Yargısal Denetimi*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Murat, B. (2010). *Hukuki ve Cezai Sorumluluk Açısından Trafik Kazaları ve Trafik Kazalarının Tespitinde Yeni Bir Model Önerisi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Mülazımoğlu, M. (2015) Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Borç ve Yükümlülükleri. *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 5(1).
- Narter, S. (2017). *Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk: Trafik Hukukunda Sorumluluklar Maddi ve Manevi Tazminat Davaları*, Ankara: Adalet Yayınevi.
- Nomer Yıldız, E. (2000). *Mecburi Trafik Sigortasında Garanti Fonu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Oğuzman, M. K., Öz, T. (2013). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 2, Vedat Kitapçılık. İstanbul.
- Omağ, M. K. (2006). “Özel Hukukunda Muafiyet Klozları”, Doç. Dr. Mehmet Somer’in Anısına Armağan, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, İstanbul.

- Özdamar, M. (2010). *Sigortacının Sözleşmenin Kurulmasından Sonraki Aydınlatma Yükümlülüğü*; Prof. Dr. F. Öztan'a Armağan, ed. S. Arıkan, C. II, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Özdemir, H. E. (1988). *Trafik Kazalarından Doğan Tazminat ve Sigorta Davaları*, İstanbul: Tifdruk Matbaacılık.
- Özdemir, T. (2006). *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, Vedat Kitapçılık: İstanbul.
- Özel, Ç. (2001). "Sözleşme Dışı Sorumlulukta Yansıma Zarar ve Giderimine İlişkin Bazı Düşünceler", *AÜHFD*, 50(4).
- Özgenç, İ. (2017). *Türk Ceza Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi
- Özkan, E. (2017). "Sigorta Primi ve Tarife Sistemleri", F. Kaya (Ed.), *Sigortacılık*, İstanbul.
- Özsunay, E. (1975). "Trafik Sigortasında Zarar Gören Üçüncü Kişinin Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Alacak Hakkı", *V. Banka ve Ticaret Hukuku Haftası*, Ankara.
- Öztuna Sopacı, B. (2018). "Sigorta Konusu Menfaatin Yokluğunun ve Menfaat Sahibi Değişikliğinin Sözleşmeye Etkisi", Ünvan, Samim / Yazıcıoğlu, Emine (Ed.), *Sigorta Hukuku Sempozyumları*, İstanbul.
- Özüdoğru, H., Çetin, Ç. (2017). "Türkiye'de Sigortacılıkta Güncel Sorunlar", *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, XXXXXII(2): 57-70.
- Pekcanıtez, H. (2011). *Belirsiz Alacak Davası (HMK. m. 107)*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Pekcanıtez, H., Atalay, O., Özekes, M. (2011). *Medeni Usul Hukuku*, Vedat Kitapçılık, Ankara.
- Sayhan, İ. (2001). *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu*, Ankara: Yetkin Yayıncılık.
- Sopacı Öztuna, B. (2012). "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı*, 18(2).
- Şenocak, K. (2009). "Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 58(1): 189-229.
- Şenocak, K. (2000). *Meslekî Sorumluluk Sigortası*, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Şenocak, K. (2009). "Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 58(1).

- Tandoğan, H. (1963). *Mukayeseli Hukuk, Hususiyle Türk-İsviçre ve Alman Hukuku Bakımından Üçüncü Şahsın Zararının Tazmini*, Ankara Üniversitesi Yayınları, Hukuk Fakültesi No: 182, Ajans-Türk Matbaası, Ankara.
- Tandoğan, H. (1975). “İsviçre Hukukunda Motorlu Taşıt Aracı İşletenin Hukuki Sorumluluğun Niteliği, Şartları, Birden Fazla İşletenin Sorumluluğu ve Türk Hukuku İçin Öneriler”, *Trafik Sigortası V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası (25-28 Nisan 1973), Bildiriler- Tartışmalar*, Ankara.
- Tandoğan, H. (1979). Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu, *BATIDER*, C. X.
- Tandoğan, H. (2010). *Türk Mesuliyet Hukuku*, İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Taneri, G., Taneri, S. (2018). *Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki ve Cezai Açısından Trafik Kazaları Davaları Sorumluluk Tazminat Sigorta Rücu*, Aristo Yayınevi, C.I, İstanbul.
- Tekinay, S. S. (1963). *Ölüm Sebebiyle Destekten Yoksun Kalma Tazminatı*, Fakülteler Matbaası, İstanbul.
- Tekinay, S. S., Akman, S., Burcuoğlu, H., Altop, A. (1993). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Tepedelen, Z. (2017). *Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı*, Adalet Yayınevi, Ankara.
- Tunçomağ, K. (1972). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C.I, İstanbul.
- Ulaş, I. (2015). “Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 31(2): 5-36.
- Ulaş, I. (2012). *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, Ankara: Turhan Kitapevi.
- Ulaş, I. (2012). *Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku*, Ankara.
- Ulaş, I. (2015). Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı, *Batider*, XXXI(2): 5-36.
- Ulaş, I. (2002). *Uygulamalı Sigorta Hukuku Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Uygur, T. (2003). *Açıklamalı İçtihatlı Borçlar Kanunu Sorumluluk ve Tazminat Hukuku*, Cilt: 2, Ankara: Seçkin Yayınları.
- Ünan, S. (1998). *Hayat Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Ünan, S. (1998). *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko*, İstanbul: Beta Yayıncılık.

- Ünan, S. (2016). *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Yalçınkaya, A. (2019). “Genel Hatları İle Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası”, *Ankara Barosu Dergisi*, 77(1): 399-458.
- Yaşar, H. (2018). *Destekten Yoksun Kalma Tazminatı*, Ankara: Adalet Yayınevi.
- Yenipınar, F. (2020). *Trafik Kazalarında Tazminat Davaları*, Ankara: Seçkin Yayınevi
- Yıldız, H. (2018). “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Ana Esaslar ve Sorunlar”, *Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 8(16).
- Yılmaz, E. (2002). *Hukuk Sözlüğü*, Yetkin Yayınları, Ankara.
- Yılmaz, H. (2014). *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Yılmaz, H. (2014). *Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- Yılmaz, İ., Erdoğan, S., Baybura, T., Güllü, M., Uysal, M. (2007). “Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımıyla Trafik Kazalarının Analizi”. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 7(2).
- Yolal, H. E. (2019). *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortalarında Sigorta Tazminatının Ödenmesinde Kusurun Etkisi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

İnternet Kaynakları

- Baykan, Z. (2000). “Özürlülük, Engellilik, Sakatlık Nedenleri ve Korunma”, *Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi*, www.ttb.org.tr, (Erişim Tarihi: 16.3.2021).
- Çelik, A. “Trafik Kazalarında Sorumluluk ve Zamanaşımı”, www.tazminathukuku.com, (Erişim Tarihi: 28.12.2020).
- HGK., 28.09.2011 tarih ve E.2011/17-499, K.2011/557 sayılı kararı, <https://www.lexpera.com.tr>, (Erişim Tarihi: 13.12.2020)
- <http://sozluk.gov.tr/>, (Erişim Tarihi: 25.12.2020)
- <https://sozluk.gov.tr>, (Erişim Tarihi: 11.12.2020).
- Misili, S. (2017). “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Uyarınca Sigortacının Sigorta Ettirene Rücu Davası”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (133), www.tbddergisi.barobirlik.org.tr, (Erişim Tarihi: 15.9.2019).
- TÜİK, tuik.gov.tr, (Erişim Tarihi: 10.12.2020).

Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve SOYADI	Ümmühan KAVÇAKAR GÜN
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Göhlisar Anadolu Lisesi, 2011
Lisans Diploması	Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2015
Yabancı Dil / Diller	İngilizce
İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	Denizli Barosu Avukatlık Stajı 2016
Çalıştığı Kurumlar	Denizli Barosu, Serbest Avukat