

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASINDA DEĞER KAYBI

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan:
OĞUZHAN AKINCI

İSTANBUL, 2022

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASINDA DEĞER KAYBI

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan:

OĞUZHAN AKINCI

1955018003

Orcid: 0000-0002-0650-3261

Danışman

Prof. Dr. Tekin MEMİŞ

İSTANBUL, 2022

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Zorunlu Trafik Sigortasında Değer Kaybı**” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullandıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını, patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 29/09/2022

Oğuzhan AKINCI

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

26.09.2022

Enstitümüz *Hukuk* Anabilim Dalı *Özel Hukuk* Programı yüksek lisans öğrencilerinden **1955018003** numaralı **Oğuzhan AKINCI**'nin "*Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim – Öğretim Yönetmeliği*"nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği "**Zorunlu Trafik Sigortasında Değer Kaybı**" konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 31/05/2022 tarih ve 2022/22 sayılı toplantısında seçilen ve Taksim yerleşkesinde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin 29. maddesinin 3. fıkrası gereğince 45 dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında "**OYBİRLİĞİ**" ile "**KABUL**" kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 2 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü'ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.

DANIŞMAN
Prof. Dr. Te*** ME***
(Beykent Üniversitesi)

ÜYE
Dr. Öğr. Üyesi De*** TO***
(Beykent Üniversitesi)

ÜYE
Dr. Öğr. Üyesi Du*** SA***
(Anadolu Üniversitesi)

Adı ve Soyadı : Oğuzhan AKINCI
Danışmanı : Prof. Dr. Tekin MEMİŞ
Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans Tezi, 2022
Alanı : Özel Hukuk
Anahtar Kelimeler : Zorunlu Trafik Sigortası, Değer Kaybı, Kaza.

ÖZ

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASINDA DEĞER KAYBI

Trafik kazası sonrasında araçlarda hasar meydana gelme ihtimali, hayatın olağan akışı gereği oldukça yüksektir. Aracın kaza öncesindeki piyasa değerinin kaza sonrasında meydana gelen hasarın onarılması nedeniyle azalması, araçtaki değer kaybını ifade etmektedir. Değer kaybının belirlenmesinde kaza tutanakları, aracın hasara ilişkin resimleri, hasarın onarımı sonrasında resimleri, onarımın yapıldığı yer, kullanılan parçalar gibi hususlar önem taşımaktadır. Uygulamada değer kaybı hesaplamaları, teknik bilgi gerektirmesi nedeniyle eksperler ve bilirkişiler tarafından yapılmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, değer kaybının tüm boyutlarıyla incelenmesi ve değer kaybına ilişkin Türkiye’de gerçekleşen hukuki değişiklikler ile uygulamada görülen sorunların değerlendirilmesidir. Literatür taraması şeklinde hazırlanan çalışmada güncel Yargıtay kararlarına ve uygulamalara yer verilerek literatüre katkı sağlamak hedeflenmiştir. Çalışmada değer kaybının hesaplanması konusunda 2020/40 sayılı Anayasa Mahkemesi kararıyla ortaya çıkan değişim detaylı şekilde ele alınarak incelenmiş ve sonuç olarak uygulamadaki sorunların çözülmesi için önerilerde bulunulmuştur.

Name and Surname : Oğuzhan AKINCI
Supervisor : Prof. Dr. Tekin MEMİŞ
Degree and Date : Master Thesis, 2022
Major : Private law
Key Words : Compulsory Traffic Insurance, Depreciation, Accident.

ABSTRACT

LOSS OF VALUE IN MANDATORY TRAFFIC INSURANCE

The probability of damage to vehicles after a traffic accident is quite high due to the normal flow of life. The decrease in the market value of the vehicle before the accident due to the repair of the damage after the accident indicates the loss of value in the vehicle. In determining the loss of value, matters such as accident reports, pictures of the damage of the vehicle, pictures after the repair of the damage, the place where the repair was made, the parts use dare important. Inpractice, Depreciation calculations are made by experts and experts because they require technical knowledge.

The aim of this study is to examine the depreciation in all its dimensions and to evaluate the legal changes in Turkey regarding Depreciation and the problems seen in practice. In the study, which was prepared as a literature review, it was aimed to contribute to the literature by including the current Supreme Court decisions and practices. In the study, the change that emerged with the decision of the Constitutional Court No. 2020/40 on the calculation of the Depreciation was examined in detailand as a result, suggestions were made to solve the problems in practice.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖZ

ABSTRACT

KISALTMALAR	v
SÖZLÜK.....	vi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASININ SİGORTA SİSTEMİ İÇİNDEKİ YERİ

1. ZORUNLU SİGORTA KAVRAMI	3
2. SİGORTA SİSTEMİ İÇİNDEKİ YERİ	8
2.1.Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Zorunlu Sigorta	8
2.2. Sigortacılık Kanunu Kapsamında Zorunlu Sigorta	13
2.3.Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Zorunlu Sigorta.....	14
3. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI	
SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI.....	16
3.1. Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigorta Sözleşmesinin Tarafları.....	16
3.1.1. Sigorta Ettiren.....	17
3.1.2. Sigortacı.....	18
3.2. Sigortacı ve Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri	19
3.2.1. Sigortacının Yükümlülükleri	19
3.2.1.1. Rizikoyu Taşımak ve Sigortalıyı Aydınlatmak	19
3.2.1.2. Poliçe Düzenleme Yükümlülüğü	21
3.2.1.3. Zararı Ödeme Yükümlülüğü	23
3.2.2. Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri	28
3.2.2.1. Sözleşme Yapma ve Prim Ödeme Yükümlülüğü	28
3.2.2.2. İhbar (Beyan) Yükümlülüğü	29
3.2.2.3. Sigorta Ettirenin Zararı Azaltma ve Önleme Yükümlülüğü	32
3.2.2.4. İşletenin Değişmesi Durumunda İhbar Yükümlülüğü	33
3.3. Sigortacının Sorumluluğunun Şartları.....	33
3.3.1. Genel Şartlar	33
3.3.2. Özel Şartlar	36

4. ARAÇ DEĞER KAYBININ ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI TEMİNATI	
KAPSAMINDAKİ YERİ	37
4.1. Araçlarda Oluşacak Değer Kaybı Teminatının Şartları	39
4.1.1. Değer Kaybı Çift Taraflı Trafik Kazası Sonucu Meydana Gelmeli.....	39
4.1.2. Araç İşleten Tam Kusurlu Olmamalı	39
4.1.3. Araçta Bir Hasar Oluşmalı ve Onarılmalı	40
4.1.4. Onarılan veya Değişen Parçalar Daha Önceki Bir Kaza Sonrası	
Onarılmamalı Veya Değiştirilmemeli	40
4.1.5. Meydana Gelen Trafik Kazasından İtibaren İki Yıl Süre Geçmemeli	40
4.2. Araçlardaki Maddi Kayıpların Sınırı	40
4.3. Teminat Dışı Kalan Haller	41

İKİNCİ BÖLÜM

ARAÇLARDAKİ DEĞER KAYBI ESASLARI, ŞARTLARI, UNSURLARI

1. DEĞER KAYBI KAVRAMI	43
1.1. Değer Kaybına Yol Açan Nedenler	44
1.2. Değer Kaybının Hukuksal Niteliği.....	44
2. DEĞER KAYBININ TESPİTİNDE DİKKATE ALINMASI GEREKEN	
UNSURLAR	46
2.1. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı 01/06/2015 Tarihli Genel Şartlara Ekli	
Mevcut Tebliğe Göre Değer Kaybında Dikkate Alınması Gereken Unsurlar .	46
2.1.1. Araç Rayiç Değeri	47
2.1.2. Araç Km İşareti	47
2.1.3. Araca Yapılan Onarım.....	48
2.1.4. Formülasyon Özeti	49
2.1.5. Hazine Müsteşarlığı'nın 01/06/2015 Tarihli ZMSS Trafik Sigortası Genel	
Şartlara Ekli "Teminat Dışı Kalan Haller"	50
2.2. Yargıtay İçtihatlarına Göre Aracın Hasarsız ve Hasarı Onarılmış Piyasa Rayiç	
Değer Farklarına Göre Değer Kaybında Dikkate Alınması Gereken Unsurlar	50
2.3. Sigorta Eksperleri Derneği'nin Görüşüne Göre Değer Kaybında Dikkat	
Edilmesi Gereken Unsurlar	54
2.3.1. Piyasa Kıymeti.....	54
2.3.2. En Az Değer Kaybı	54

2.3.3. Boya Katsayısı.....	55
2.3.4. Kaporta Tamir Katsayısı.....	55
2.3.5. Kullanım Özelliği Katsayısı	55
2.3.6. Tamir Kalite Katsayısı.....	56
2.3.7. Eksper Görüşü	56
2.4. Değerlendirme.....	57
2.5. Değer Kaybı Raporlama Aşamaları	58
2.5.1. Araç Bilgileri	59
2.5.2. Kaza Bilgileri.....	60
2.5.3. SBM Tramer Sorgulaması	60
2.5.4. Hasar Bedeli	60
2.5.5. Teknik ve Teorik Değer Kaybı.....	61
2.5.6. Hasar ve Onarım Resimleri	62
2.5.7. İkinci El Piyasa Değeri	62
2.5.8. Sonuç	62
2.6. Değer Kaybı Uyuşmazlıklarında Sigorta Tahkim Süreci.....	63
2.6.1. Sigortacılık Yapan Kuruluş Yapılan Başvurunun Olumsuz Sonuçlanması	66
2.6.2. Sigorta Tahkim Komisyonu'na Başvuru	67
2.6.3. Başvurunun Raportörler Tarafından İncelenmesi	68
2.6.4. En Az Üç Kişiden Oluşan Sigorta Hakem Heyetinin Oluşturulması ve Başvuru Hakkında Karar Verilmesi	69
2.6.5. Belirli miktarın üzerindeki kararlar için temyiz yolu	71
2.7. Değer kaybı ödemelerinin rücu etkisi	74
2.7.1. Kasıt veya Ağır Kusurun Varlığı.....	74
2.7.2. Ehliyetsiz Araç Kullanmak.....	76
2.7.3. Alkol veya Uyuşturucu Madde Alarak Araç Kullanmak	77
2.7.4. Ruhsat Olmadan Yolcu veya Patlayıcı-Parlayıcı Madde Taşımak, İstiap Haddini Aşmak.....	77
2.7.5. Sigorta Ettirenin Riziko Gerçekleştikten Sonra Gerekli Yükümlülükleri Yerine Getirmemesi	78
2.7.6. Aracın Çalınması veya Gasp Edilmesi	78

2.7.7. Sigorta Ettirenin Olay Yerini Terk Etmesi	79
--	----

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AYM KARARI ÖNCESİ VE SONRASINDA DEĞER KAYBINDA YAŞANAN DEĞİŞİKLİKLER

1. BELİRLİ BİR KİLOMETRE ÜZERİ ARAÇLARDA DEĞER KAYBININ TESPİTİNDE AYM KARARI ÖNCESİ SORUNLAR.....	80
2. BELİRLİ BİR KİLOMETRE ÜZERİ ARAÇLARDA DEĞER KAYBININ TESPİTİNDE AYM KARARI SONRASI SORUNLAR	84
3. ANAYASA MAHKEMESİ KARARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	88
4. ANAYASA MAHKEMESİ KARARININ YARGITAY İÇTİHATLARINA ETKİSİ	91
5. YARGILAMA MAKAMLARININ AYM KARARI SONRASI UYGULAMALARI.....	94
6. YENİDEN YARGILAMA USULÜ	97
SONUÇ	100
KAYNAKÇA.....	102
EKLER	114
Ek-1. Uyuşmazlık Başvurusu Bilirkişi Raporu	114

KISALTMALAR

ARD	: Araç Rayiç Değeri
AYM	: Anayasa Mahkemesi
AVM	: Alışveriş Merkezi
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
bknz	: Bakınız
E.	: Esas
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
K.	: Karar
km.	: kilometre
KTk	: Karayolları Trafik Kanunu
KZMSS	: Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
MTK	: Milletlerarası Tahkim Kanunu
RG	: Resmi Gazete
s.	: sayfa
SBM	: Sigorta Bilgi Gözetim Merkezi
SEİK	: Sigorta Eksperleri İcra Komitesi
SK	: Sigortacılık Kanunu
STİY	: Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmelik
T	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
vd.	: ve devamı / ve diğerleri
vs.	: ve saire

SÖZLÜK

Kaza : Can ya da mal yitimine yol açan kötü olay.

Sigorta : Önceden ödenen prim karşılığında, bir kimsenin ya da bir şeyin herhangi bir yönden ilerde karşılaşılabileceği zararı gidermek için, bu işle uğraşan bir kuruluşla yapılan bağlantı sözleşmesi.

Trafik : Ulaşım yollarının yayalarca ve her türlü taşıtlarca kullanılması.

İhbar : Haber verme, bildirme.

Karayolu : Kentleri, kasabaları birbirine karadan bağlayan, üzerinde motorlu kara **(I)** taşıtlarının gidip geldiği, her türlü taşıma işinin yapıldığı anayol.

Onarım : Eski bir yapının, bir yontunun, bir resmin vb. bozulmuş yerlerini yeniden yaparak eski durumuna getirme.



GİRİŞ

Motorlu aracın ister trafiğe çıktığında, isterse trafiğe çıkmaksızın park halinde bulunduğu hallerde kazaya karışması veya aracın park halinde iken bir şekilde hasar görmesi hayatın olağan koşulları içerisinde imkan dahilindedir. Özellikle ülkemizde aracın trafikte iken kazaya karışma ihtimali hayli yüksektir. Yapılan düzenlemelerle beraber insanların son yıllarda trafik kazasına karışan araçlarında kaza nedeni ile uğradığı hasar bedelini aracın değer kaybı adı altında sigorta şirketlerinden tahsil etmesi mümkün hale gelmiştir. Bununla birlikte talep ettiğimiz hasar bedeli araçta meydana gelen zararı tam olarak karşılamayabilir veya benzer hasara uğramış araçlar arasında değer kaybı miktarları arasında da farklılıklar oluşabilir.

Motorlu aracın kaza yapması ve sonrasında tamir görmesi durumunda doğal olarak takip eden ikinci el araç satışlarda kaza geçirmeyen emsal motorlu araçlara göre piyasa fiyatı daha düşük olacaktır. Kaza geçiren bir aracın piyasa rayıç değerinin düşmesi aracın değer kaybı olarak ifade edilmektedir. Avrupa ve Amerika da yerleşmiş olan değer kaybı kavramı son yıllarda ülkemizde kendine yer bulmaktadır. Değer kaybı kavramı bir taraftan kaza yapılan aracın maliki için bir tazminat elde etme yöntemi olurken diğer taraftan sigorta şirketleri için de kazaya karışan hasarlı araç için ilave bir ödeme kalemi haline gelmektedir. Değer kaybı kavramının tam olarak oturmuş bir kavram olmaması nedeni ile sigorta şirketleri ile kazaya karışan araç malikleri arasında sorunlar ve ihtilaflar ortaya çıkmaktadır.

Değer kaybı tespitinde Yargıtay içtihatları, T.C Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı tarafından hazırlanan 14.05.2015 tarihli Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (KZMSS) Genel Şartlarına ekli değer kaybı hesaplama yöntemi ve Sigorta Eksperleri Derneğinin değer kaybı hesaplama yönteminde ortaya konan kriterler esas alınmaktadır. Buna karşın değer kaybı tespitinde kullanılan yöntemlerin esas aldığı kriterlerde farklılıklar nedeni ile birbirlerinden farklı değer kaybı tespitleri yapılabilmektedir. Bu durum bilirkişi ve sigorta eksperlerince kullanılan bu yöntemlerin eksik ve yetersiz olduğu sonucunu doğurmaktadır.

Bu çalışmamızda ilk bölümde zorunlu trafik sigortasının sigorta sistemi içindeki yeri, zorunlu sigorta kavramı, zorunlu trafik sigortasının unsurları, araç

değer kaybının zorunlu trafik sigortası teminatı kapsamındaki yeri, araçlarda oluşacak değer kaybı teminatının şartları, araçlardaki maddi kayıpların sınırı ve teminat dışı kalan haller incelenecektir.

İkinci bölümde araçlardaki değer kaybı esasları, şartları, değer kaybının tespitinde dikkate alınması gereken unsurlar, değer kaybı raporlama aşamaları, değer kaybı uyuşmazlıklarında sigorta tahkim süreci ve değer kaybı ödemelerinin rücuya etkisi incelenecektir. Esasen değer kaybı talebi için kişinin önünde bir çok alternatif bulunmaktadır. Söz konusu bu alternatiflerin bazıları: Tüketici mahkemeleri, Normal Tahkim Yolu, Mahkeme Aşaması ya da Tüketici Sorunları Hakem Heyeti gibi sayılabilir. Fakat uygulamada değer kaybı taleplerinde sıklıkla Sigorta Tahkim yolu tercih edildiği için çalışmamızda değer kaybının sadece Sigorta Tahkim sürecinin nasıl olduğu anlatılacaktır.

Üçüncü bölümde ise belirli bir kilometre üzeri araçlarda değer kaybında sorunlar, AYM kararı öncesi ve sonrası uygulamada yaşanan sorunlar, AYM kararının değerlendirilmesi, AYM kararının Yargıtay içtihatlarına etkisi, yargılama makamlarının AYM kararını uygulama usulü, yeniden yargılama usulü ve değer kaybının esasları incelenecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ZORUNLU TRAFİK SİGORTASININ SİGORTA SİSTEMİ İÇİNDEKİ YERİ

1. ZORUNLU SİGORTA KAVRAMI

Büyük zarara veya tahribata yol açabilecek bir durum veya istenmeyen durumların oluşmasını engellemenin çok zor ve bazen imkansız olduğu düşüncesi insanları bir tehlikenin yol açabileceği zararı ortadan kaldırmanın yollarını aramaya yöneltmiştir.¹ Hemen her gün meydana gelen trafik kazalarından, çok yaygın olmasa da çok güçlü olabilen kasırgalar, depremler, volkanik patlamalar ve tsunamilere kadar farklı tehlike ve kazaları öngörmek ve önlemek de imkansızdır.² Yine böyle bir tehlike durumunda zarar, zarar gören tarafın tek başına üstlenemeyeceği kadar büyük olabilir.³ Bu tür düşünceler, aynı risklere maruz kalan bir insan topluluğunun oluşmasına ve içlerinden birisinin para ile ölçülen bir menfaatin gelecek tehlike nedeniyle bir zarara uğraması durumunda zararın karşılanması sistemini yani modern anlamda sigorta kurumunu ortaya çıkarmıştır.⁴

Çeşitli tanımlar önerilmiş olsa da, en yararlı olanlar tanımlardan birinde sigortayı, “üzerinde anlaşmaya varılan sabit bir tutarın ödenmesi karşılığında belirli finansal kayıp risklerinin sigortacı olarak adlandırılan birine devredilmesi için bir mekanizma (veya bir hizmet) olarak” tanımlamaktır.⁵ Fakat bu tanım genel sigorta türlerini kapsamakla beraber hayat sigortaları için geçerli değildir. Sebebi ise hayat sigortalarının sigorta ettirenin sigorta himayesi sağlayan şirkete önceden belirlenen bir meblağ (prim) ödemesi ve karşılığında sigortalının poliçede belirlenen bir süre içinde; ölmesi veya önceden belirlenen tarihe kadar yaşaması durumunda sigorta himayesi sağlayanın belli miktarda parayı ödemek üzere anlaştığı bir sözleşme türü

¹ Haydar ARSEVEN, Sigortanın tarihçesi ve geri kalmışlığımızın sebepleri. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, sayı 43, (1987). 1-4

² Fikri Tunç KESKİN, *Uygulamada Sigorta Hukuku*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s. 7.

³ Mustafa TOPALOĞLU ve Mutlu DİNÇ, *Sigorta Davaları*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, s. 45.

⁴ Işıl ULAŞ, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku (Mal ve Sorumluluk Sigortaları)*, 8. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2012, s. 5.

⁵ François OUTREVILLE, "Insurance concepts." *Theory and Practice of Insurance*. Springer, Boston, MA, 1998. S. 131

olmasından kaynaklıdır.⁶ Konumuz Zorunlu Sigortalardan kaynaklanan değer kaybına ilişkin olacağı için burada diğer sigorta türleri detaylı bir şekilde anlatılmayacaktır. Kelime olarak “Güvence” anlamına gelen sigorta⁷ Bir kavram olarak sigorta ise, bir kişinin hayatındaki olası risklerin neden olduğu kayıpları, sigortalı ile sigortacı arasında bir anlaşmaya dayanarak ortadan kaldırmayı amaçlayan bir faaliyettir.⁸ Sigorta sözleşmesi ise bir tarafın, sigortacının, bir prim veya değerlendirme karşılığında, başka bir tarafa, poliçe sahibine veya üçüncü bir kişiye riske konu bir olay meydana gelirse ödeme yapmayı taahhüt etmesidir.⁹

Riskin gerçekleşmesinin koşuluna göre sigorta farklı türlere ayrılmaktadır. Bunlardan birisi sorumluluk sigortasıdır.¹⁰ 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) 1473/1 maddesine göre; “*Sigortacı sorumluluk sigortası ile sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder.*” Sorumluluk sigortası; sigorta ettirenin üçüncü kişilere yönelik sorumluluk doğuran olayların sonucunda, malvarlığındaki eksilmeye karşı rizikoyu teminat altına alan pasif nitelikte bir sigorta çeşididir¹¹. Sigortacı ile sigortalı arasında akdedilen sorumluluk sigortasında, malvarlığında olası bir azalmanın önlenmesi amaçlanır.¹² Dolayısıyla sorumluluk sigortaları teminat ve koruma işlevlerini görmektedir.¹³ Sorumluluk sigortasında, varlık değil, varlığın pasif kısmı güvence altına alınır.¹⁴ Bunun için bu

⁶ ULAŞ, a.g.e, s. 10, Rıza AYHAN, Hayrettin ÇAĞLAR ve Mehmet ÖZDAMAR. *Sigorta Hukuku Ders Kitabı*. Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s. 10, Hacı KARA, *Sigorta Hukuku*, Onikilevha Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2021, s. 45.

⁷ Dilara UYGUN, *Sigortacılık, Özel Sigorta ve Sosyal Sigorta*, Umut Dağıtım Yayınları, İstanbul, 2018, s.10.

⁸ Şerafettin Okan YAYLA. *Sigortacılık ve Türkiye’de Sigorta Sektörünün Durumu. Liberal Düşünce Dergisi*, Sayı 24, Cilt 94, 2019, s.108.

⁹ OUTREVİLLE, a.g.e., s. 131.

¹⁰ Mustafa ÇEKER, *Sigortacının Rücu Hakkı. Legal Hukuk Dergisi*, 2006, 3710.

¹¹ Tekin MEMİŞ, *Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortasında Sigortacının Sorumluluğunun Niteliği Ve Sebepsiz Zenginleşme*” XX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1. Baskı, Ankara, s. 73, Ali BOZER, *Sigorta Hukuku*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1965, s.94,AYHAN, ÇAĞLAR ve ÖZDAMAR.a.g.e., s. 9, M. Barış GÜNAY, *Sigorta Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 2. Baskı, Ankara, 2020, s. 200, KARA, a.g.e., s. 311, Merih Kemal, OMAĞ, *Özel Sigorta Hukukuna Hakim İlke ve Kurumlar*, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 17, Mertol CAN, *Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı)*, (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, s. 161.

¹² BOZER, a.g.e., s.118.

¹³ Samim ÜNAN, *İsteğe Bağlı Sorumluluk Sigortasında Riziko*. İstanbul: Beta Basım, 1998, s. 8.

¹⁴ Bozer, a.g.e., s.119

tür sigortalara pasif sigorta da denilmektedir.¹⁵ Esasen burada mağdurun yararı değil, sigorta ettirenin yararı sigortalanmaktadır¹⁶. Bu nedenle sorumluluk sigortası, suigeneris bir sigorta türü olarak sigortalı ile sigortalının eylemlerinden ötürü zarar gören üçüncü kişilerin menfaatlerini dengede tuttuğu kabul edilmektedir¹⁷.

TTK 1478/1 maddesine göre ‘‘Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir.’’ Sigortalının eylemleri ile zarar gören üçüncü kişi, meydana gelen zararı sigortalıdan karşılanmasını isteyebileceği gibi bu hakkını kullanmadan doğrudan dava hakkını kullanarak sigortacıya başvurmak sureti ile zararın karşılanmasını isteyebilir. Zarara uğrayan üçüncü kişinin de sigorta şirketine başvurması halinde sigorta şirketi kaza yaşanan yıla ait Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası için geçerli olan teminat limitleri dahilinde sorumlu olduğu zararı karşılar.¹⁸ Zarar gören üçüncü kişi oluşan zararı dava hakkını kullanarak sigortacıdan talep etme zorunluluğu bulunmamaktadır. Doğrudan dava açma hakkı zarar gören üçüncü kişiye tanınan ek bir teminat niteliğindedir¹⁹. Sorumluluk sigortası ile genel olarak, sigorta himayesi sağlayan, kasıtlı olmayan fiilleri sonucu üçüncü kişilerin mal varlığında oluşan veya oluşması muhtemel zararların karşılanması amaçlanır²⁰.

Türk hukuk sisteminde hakim olan ilkelerden irade serbestisi ilkesinin en mühim yansımalarından birisi de sözleşme özgürlüğüdür²¹. Sigorta sözleşmelerinde herhangi bir şekil şartı zorunluluğu yoktur. Yazılı şekilde yapılabildiği gibi sözlü bir

¹⁵ AYHAN, ÇAĞLAR VE ÖZDAMAR, a.g.e., s. 290.

¹⁶ Tamer BOZKURT, *Themis Ticaret Hukuku Cilt IV Sigorta Hukuku*, 9. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2016, s. 182.

¹⁷ ULAŞ, a.g.e., s. 764.

¹⁸ Aslıhan YALÇINKAYA, Genel Hatları ile Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Ankara Barosu Dergisi, Ankara, 2019, s. 403.

¹⁹ Rayegan KENDER, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Yeni Genel Şartları Hakkında*” İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt16, Sayı 2-3, 2017, s. 108.

²⁰ Serdar HIZIR, *Türk Ticaret Kanunu’nda Yer Alan Mal Sigortalarına İlişkin Muhtelif Hüküm ve İlkelerin Sorumluluk Sigortasına Uygulanabilirliği*” Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı 86, 2009, s.268.

²¹ Mehmet AYAN, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, 12. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020, s.6. Şaban KAYIHAN ve Ömer BAĞCI, *Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri*, (5. Baskı), Umuttepe Yayınları, Kocaeli, 2020, s. 104.

şekilde de yapılabilir.²² 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na (TBK) 26. maddesine göre sözleşme özgürlüğü kapsamında kişiler özel borç ilişkilerinde akdedecekleri sözleşmelerin içeriğini kanunda öngörülen sınırlamalar içerisinde diledikleri gibi belirleyebilme ve düzenleyebilme yetkilerine sahiptirler²³. Sözleşme özgürlüğünün sınırları ise kamu düzenine, kişilik haklarına, ahlaka ve kanunun emredici hükümlerine aykırı veya konusu imkansız olmamasıdır. (TBK m.27/1). Aksi takdirde yapılan sözleşme hükümsüz olacaktır.²⁴

Sözleşme özgürlüğünün pozitif yönü sözleşmenin konusunu, tarafını ve içeriğini seçme hakkı olarak görülebilirken, sözleşme özgürlüğünün negatif yönünü ise sözleşme yapmama hakkı olarak görülebilir.²⁵ Özel hukukun bir alanı olan sigorta hukukunda da sözleşme özgürlüğü ilkesi bulunmaktadır.²⁶ Bu kapsamda kişiler diledikleri sigorta şirketi ile içeriğini diledikleri gibi belirleyebilecekleri sigorta sözleşmelerini akdedebilirler²⁷. Bununla birlikte hukuk düzeni sigorta hukukunda sözleşme özgürlüğüne bir takım sınırlamalar öngörmüştür²⁸. Bu kapsamda sorumluluk sigortasının bir çeşidi olarak zorunlu sigorta negatif sözleşme yapma özgürlüğünün istisnalarından biridir. Kanun koyucu birçok konuda sigorta ettiren ile sigorta edenin iradeleri dışında zorunlu sigorta yapmalarını öngörmüştür. Sigorta ettiren, Kanun koyucunun iradesi gereği sigorta şirketi ile sözleşme yapmış ise burada zorunlu sigorta söz konusudur.²⁹ Zorunlu Sigortalar Güvence Hesabı kapsamındaki Zorunlu Sigortalar ile Kanun veya Bakanlar Kurulu Kararı ile

²²Tekin MEMİŞ, *Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Hukuki Mahiyeti Ve Değerlendirilmesi*, Onkilevha Yayıncılık AŞ. İstanbul, 2016, s. 5, AYHAN, ÇAĞLAR VE ÖZDAMAR, a.g.e., s. 2, GÜNAY, a.g.e., s. 54, KARA, a.g.e., s. 50, ULAŞ, a.g.e., s. 11, CAN, a.g.e., s. 33, Emine YAZICIOĞLU, Zehra Şeker ÖĞÜZ, *Sigorta Hukuku*, Filiz Kitapevi, 2. Baskı, İstanbul, 2019, s. 48.

²³ Fikret EREN, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 26. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi, 2021, s. 16; Ahmet M. KILIÇOĞLU, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 24. Baskı, Ankara, Turhan Kitabevi, 2020, s. 115; Ali Naim İNAN ve Özge YÜCEL, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 4. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, 2014, s. 76.

²⁴ Konu ile ilgili detaylı bilgiler için bkz. Tekin MEMİŞ, *Türk Ticaret Kanunu'nun 1264'üncü Maddesinin Kapsamı İle İlgili Yargıtay Kararları ve Değerlendirilmesi*, AÜEHFD. C. VII, Sayı 1-2, Erzincan 2003, s. 449 vd., AYHAN, ÇAĞLAR VE ÖZDAMAR, a.g.e., s. 3, GÜNAY, a.g.e., s. 55, KARA, a.g.e., s. 51, ULAŞ, a.g.e., s. 12, CAN, a.g.e., s. 34, ÖĞÜZ, YAZICIOĞLU, a.g.e., s. 49.

²⁵ YALÇINKAYA, a.g.e., s. 404, Samim ÜNAN, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku Cilt 2 Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler Zarar Sigortaları*, Onkilevha Yayıncılık, 1.Baskı, İstanbul, 2016, s. 406. ULAŞ, a.g.e. s. 13.

²⁶ MEMİŞ, TTK m. 1264, s. 466, AYHAN, ÇAĞLAR VE ÖZDAMAR, a.g.e., s. 4, GÜNAY, a.g.e., s. 56, ÖĞÜZ, YAZICIOĞLU, a.g.e., s. 50.

²⁷ BOZKURT, a.g.e., s. 82.

²⁸ KAYIHAN/BAĞCI, a.g.e., s.129.

²⁹ YALÇINKAYA, a.g.e., s. 405.

yapılması zorunlu tutulan ve Müsteşarlıkça bu Yönetmelik kapsamında alınmasına karar verilen sigortalardır.³⁰ Bunun yanı sıra sigorta şirketlerinin de zorunlu sigorta sözleşmesi yapma yükümlülüğü ile sigorta şirketlerinin de istedikleri kişi ile sigorta sözleşmesi yapma özgürlüğü kısıtlanmıştır. Sözleşme yapma zorunluluğu başlığı altında TTK'nın 1483. maddesinde, sigorta şirketlerinin diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak kaydıyla, kendi faaliyet alanlarında bulunan zorunlu sigorta sözleşmelerini yapmaktan kaçınma hakları bulunmadığı açıkça düzenlenmiştir³¹. Ayrıca yine 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu 13. Maddesinde *“Cumhurbaşkanı, 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 sigortaları yapmaktan kaçınamaz.”* hükmü amirdir. Sigorta yaptırmak isteyenler bakımından belirli bir sigorta şirketi ile sözleşme yapma zorunluluğu kural olarak bulunmamaktadır. Ancak sigorta şirketini seçme bakımından getirilen tek sınırlama, ikameti Türkiye'de bulunan kişiler ancak Türkiye'de faaliyeti bulunan sigorta şirketleri ile sözleşme yapmak zorundadırlar. Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (KZMSS) Genel Şartlar A.4 maddesine göre; trafik sigortasında coğrafi sınırın Türkiye sınırları olduğu, Türkiye sınırlarının dışını da kapsayacak bir sigorta sözleşmesinin ayrıca yapılması gerektiği öngörülmüştür³².

Kanun koyucunun zorunlu sigorta sistemi ile milli serveti koruma, sosyal fayda ve güvenin tesisi, rizikoya uğrayan üçüncü kişilerin menfaatlerini korumayı sağlama amacı bulunmaktadır³³. Zorunlu sigorta yapılmaması halinde yaptırım uygulanır. Bu kapsamda örneğin 2918 Sayılı KTK 91/4. Maddeye göre zorunlu mali sorumluluk sigortası yapılmamış bir araç trafikten men edileceği gibi maddenin son fıkrasına göre ayrıca para cezası da uygulanır.

³⁰ 09/08/2014 Tarihinde Resmi Gazetede 29083 Sayısı ile Yayınlanan Zorunlu Sigorta Takibine İlişkin Yönetmelik,

³¹ Safiye Nur BAĞRIAÇIK, *Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Sorumluluğu*, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 15, Sayı 1-2, 2016, s. 256.

³² Habib YILDIZ, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Ana Esaslar ve Sorunlar*, Cilt 8, Sayı 16, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2018, s. 14.

³³ Merih Kemal OMAÇ, *Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış*, Zorunlu Sigortalar Paneli Tebliği, 19.11.1993, İstanbul, 1994, s. 10.

2. SİGORTA SİSTEMİ İÇİNDEKİ YERİ

2.1.Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Zorunlu Sigorta

Motorlu araç teknolojisindeki büyük gelişmelere paralel olarak karayolları da gelişerek ülkelerin en ücra köşelerine kadar ulaşmıştır. Motorlu araç ve karayollarında yaşanan bu gelişme ve genişleme zamanda toplumların da sosyal ve ekonomik olarak gelişmesi sonucunu doğurmuştur. Bununla birlikte teknolojik, ekonomik ve sosyal alanlarda yaşanan gelişme ve ilerlemeler aynı zamanda büyük riskleri de beraberinde getirmiştir³⁴. Bu risklerin başında ise yaygınlaşan motorlu araçların kullanıcı sayısındaki artışla birlikte trafik kazalarının da artmasıdır. Kayıtlara geçen ilk trafik kazası 1897 yılında meydana gelmekle³⁵ beraber bunun son kaza olmadığı da bilinmektedir.³⁶

Birçok anlamının yanından Türk Dil kurumuna göre kaza, “*istem dışı veya umulmayan bir olay dolayısıyla bir kimsenin, bir nesnenin veya bir aracın zarara uğraması*” şeklinde tanımlanmıştır³⁷.

Trafik kazası da 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) 3. Maddesinde; “*Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olaydır.*” şeklinde tanımlanmıştır.

Motorlu araç teknolojisinin gelişmesi, karayollarının genişlemesi ve motorlu araç kullanan kişi sayısının artması yalnızca trafik kazalarının artması sonucunu doğurmamış aynı zamanda bunların yanı sıra sorumluluk sigortalarının ve sorumluluk hukukunun da büyümesine yol açmıştır. Özellikle motorlu araçların karıştığı trafik kazalarında ölüm ve büyük maddi hasarlara yol açması trafik kazalarında tehlike sorumluluğunun kabul edilmesi sonucunu doğurmuş, Böylece

³⁴Çetin AŞÇIOĞLU, *Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları*, Legal Kitabevi, Ankara, 2012 Ankara, s. 1.

³⁵Etem KARA, *Sınırötesi Trafik Kazaları: Avrupa Birliği'nde ve Türk Hukukunda Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası*, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 6, Sayı 11, 2016, s. 216.

³⁶ Konu ile ilgili gerekli analizler için bkz; İslim SUNGUR , Recep AKDUR , Birgül PİYAL, *Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi*, Ankara Üniversitesi Halk Sağlığı AD, Cilt 14, Sayı 3, 2014, S. 114-124

³⁷<https://sozluk.gov.tr> (Erişimi Tarihi: 29.10.2021).

modern sorumluluk hukukunun denkleştirme veya zararı karşılama niteliği kazanması sağlanmıştır³⁸.

Zorunlu sigorta türlerinden birisi olan Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (KZMSS) ilk olarak 1953 yılında çıkarılan 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunuyla Türk hukukuna girmiş³⁹ 1983 yılında çıkarılan 2918 Sayılı KTK 91/1. Maddesi ile yaptırılması zorunlu kılınmıştır⁴⁰. İlk defa 1953 yılında 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu(KTK) ile yürürlüğe giren Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, 1983 yılında 6085 sayılı KTK yerine kabul edilen 2918 Sayılı KTK’da yeni koşullara uyarlanmak sureti ile günümüze kadar uygulana gelmiştir⁴¹.

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, motorlu araçların karayollarında işletilmesi esnasında kişilerin yaralanmasına, ölümüne veya maddi hasarlara yol açmasına neden olması durumunda, motorlu araç işletenlerin, zarara uğrayan üçüncü kişilere sorumluluklarını zorunlu sigorta limitlerine kadar karşılayan ve kanun koyucu tarafından motorlu araç işletenlerce yaptırılması zorunlu kılınan sorumluluk sigortasının bir türü olarak tanımlanabilir⁴². KZMSS sigortasında, sigorta şirketinin sorumluluk sınırı Hazine Müsteşarlığınca belirlenen limitlerin en üst sınırı kadar olup bu sınırı aşan miktardan sonraki zararlarda sigorta ettirenin sorumluluğu devam etmektedir⁴³. Trafik sigortasının yer bakımından uygulama alanı olan karayolu ise 2918 Sayılı KTK 3. Maddesinde, “*Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır*” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımdan

³⁸ Huriye KUBİLAY, *Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku*, (2. Baskı), Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2003, s. 111.

³⁹ Işıl ULAŞ, Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri Ve Özellikle Destek Teminatı. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Sayı 31, Sayı 2 2015, s.5

⁴⁰ Memet Sinan CEBE, *Uygulamalı Sigorta Hukuku*, (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, s. 731.

⁴¹ Aziz Serkan ARSLAN, *Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasından Doğan Rücu Davaları*, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı 88, 2010, s. 196.

⁴² Ergun ORHUNÖZ, *Tazminat Davalarında Uygulama Sorunları Ölüm ve Bedeni Zararlar*,(4. Baskı), Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2000, s. 241; Işıl ULAŞ, *Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı*, Cilt:31, Sayı:2, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2015, s. 6; Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m. A 1/I: Ülgen ASLAN DÜZGÜN, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) Zarar Kavramı ve Sigortacının Rücu Hakkı*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (Batider), Cilt: 29, Sayı: 3 (Doç. Dr. Nurkut İnan'a Armağan Sayısı), 2013, s. 190.

⁴³ BOZKURT, a.g.e., s. 182; Ali BOZER, *Sigorta Hukuku: Genel Hükmeler-Bazı Sigorta Türleri*, Gözden Geçirilmiş 2. Baskıdan, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 2009, s. 130.

anlaşılabacağı üzere karayolu motorlu araçlara ayrılan arazi şeritleri, köprüler, karayolu dışında trafik için kamunun faydalanmasına açık olan park, garaj, bahçe, park yeri eşya veya yolcu terminalleri, akaryakıt istasyonlarında veya servislerde motorlu araç trafiği için kullanılan kısımlar, otoyol, paralı yol, akarsu, deniz ve göller ile karayolu bağlantısını sağlayan araçlarda karayolu motorlu araçlara tahsis edilen bölümler, kara yoluna bağlantı yolları, karayolu olarak kabul edilen yerler olup bu yerler hakkında 2918 Sayılı KTK hükümleri uygulanacaktır⁴⁴.

Motorlu araçların karayollarında yapmış olduğu kazalar KZMSS uygulama alanı içerisinde kalmaktadır⁴⁵. Dolayısı ile karayolu sınırı dışında meydana gelen kazalarda trafik sigortasının uygulanması mümkün olmayacaktır. Bu kapsamda karayolu sınırının, karayolu olarak kamulaştırılmış, kamuya terk veya tahsis edilmiş yerin sınırının özel mülke olan sınırına kadar olan kısmın tamamının karayolu olarak kabul edilmesi, karayolunda yol şeridi dışında kalan banket ve kaldırımlarında karayolu sınırı içinde kalması ve sorumluluk bakımından karayolu olarak kabul edilmesi gerekir⁴⁶. Bunun yanı sıra özellikle üniversite, fabrika veya askeri kışla gibi büyük alanları kaplayan yerleşkeler içerisinde kalan yollarda meydana gelen trafik kazalarında, ortaya çıkan zararların tazmininde bu yerlerin karayolu olarak kabul edilip edilmediği ve trafik sigortasının uygulama alanı kapsamında kalıp kalmadığı büyük önem arz etmektedir⁴⁷. Zira birçok trafik kazasında, kazanın meydana geldiği yerin karayolu olmadığı sigorta şirketleri tarafından ileri sürülmektedir. Bu tür savunmalarda kazanın meydana geldiği yerin karayolu olup olmadığı tespiti için geçen süre kazada zarar görenlerin zararlarının tazmininin gecikmesine ve tazminat alma sürecinin uzamasına yol açmaktadır. Bu kapsamda 2918 sayılı KTK 3. Maddesinde karayolunun tanımında yer verilen “kamunun yararlanmasına açık olan.....alanlar” ifadesi ile yaya, motorlu araçlar tarafından kullanılan, trafik levha ve işaretlerin bulunduğu ve trafik kurallarının uygulandığı veya uygulanabilir olduğu tüm alanların karayolu olarak anlaşılması gerekir⁴⁸. Diğer bir ifade ile kamunun

⁴⁴ Emre GÖKÖYAYLA ve Ayşe HAVUTÇU, *Uygulamada Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk*, (1. Baskı), Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999, s. 19.

⁴⁵ HAVUTÇU ve GÖKYAYLA, a.g.e., s. 19.

⁴⁶ AŞÇIOĞLU, a.g.e., s. 43.

⁴⁷ Coşkun ÖZBUDAK, *Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Karayolu Kavramı*, Terazi Hukuk Dergisi, Cilt: 6, Sayı 55, 2011, s. 68.

⁴⁸ ÖZBUDAK, a.g.e., s. 70.

yararlanmasına terk edilen yerlerden, kamu yönetimince taşıt trafiğine izin verilmese bile fiilen karayolu olarak kullanılan yerler, dağ, köy, tarla, orman ve yayla yolları, zemini ister beton olsun ister asfalt olsun isterse toprak veya taş olsun karayolu olarak kabul edilerek karayolu gibi sayılan yerlerin geniş yorumlanması gerekir.

Nitekim Yargıtay HGK, 06.07.2021 E.2017/1716-K.2021/915 Sayılı kararında⁴⁹ 2918 Sayılı KTK'da karayolunun tanımına kamunun yararlandığı tüm yolların girdiği, taşıt trafiğine kamu yönetimince izin verilip verilmemesinin önemli olmadığını, önemli olanın fiilen karayolu olarak kullanılıp kullanılmaması olduğu, zeminin asfalt veya toprak olmasının önemi olmadığını, dağ, köy, tarla, orman ve yayla yollarının da karayolu olduğunu, kanunda karayolu gibi sayılan yerlerin sınırlı bir biçimde sayılmadığını, karayolu gibi sayılan yer kavramının dar değil, geniş yorumlanması gerektiğini, 2918 Sayılı KTK'nın geçerli olabilmesi için kazanın mutlak suretle karayolunda meydana gelmesi mecburi olmayıp karayolu ile bağlantısı olan bir alanda da gerçekleşmesi halinde ve diğer şartların bulunduğu durumda işletin (ve onun eyleminden sorumlu olduğu bireylerin) dolayısıyla zorunlu malî mesuliyet sigorta şirketinin sorumluluğuna gidilebileceği ifade edilmiştir. Konu ile ilgili örnek vermek gerekirse AVM Otoparkının karayolu olarak sayılıp sayılmamasına değinebiliriz. Herkesin kolaylıkla giriş çıkış yapabileceği yerler karayolu olarak değerlendirilir. Bu sebeple AVM otoparkları, fiş temin ederek girilen otoparklar, araçlı feribotlar vb. yerler karayolları olarak sayılmaktadır. İş bu sebeple AVM otoparkında gerçekleşecek olan kazalarda trafik kazası olarak değerlendirilir. Otopark denilince tek ayrılması gereken yer bir apartmana ait olan ve sadece apartman sakinlerinin özel izin, plaka tanıma sistemi ve giriş kartı gibi seçenekler ile girdikleri olan yollar karayolu sayılmaz ve özel mülk statüsünde kaldığı için trafik sigortaları devreye girmez.⁵⁰ AVM otoparkı aynı zamanda mahkemeler tarafından da karayolu olarak değerlendirilmektedir.⁵¹

⁴⁹www.sinerjimevzuat.com (Erişim Tarihi: 31.10.2021).

⁵⁰ Özgür Muharrem ŞİŞİK, Otoparklarda Meydana Gelen Hasarlar, Mavişehir Dergisi, 2018.

⁵¹ Örnek Karar için bkz ; İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi (Esası ve Karar Numarası bulunulamamıştır) "Gerek Yargıtay Hukuk Genel Kurulu gerekse Yargıtay kararları dikkate alındığında alışveriş merkezi otoparkı ve park yerlerinde meydana gelen kazalarda, Karayolları Trafik Kanunu'nun uygulanacağı hususunun kabul edildiği, bu haliyle meydana gelen kaza yönünden Karayolları Trafik Kanunu kapsamında değerlendirme yapılacağı tespit edilmiştir." kararın temin edildiği kaynak <https://www.ntv.com.tr/turkiye/mahkemeden-avm-otoparkıyla-ilgili-karar,gVAwgc0qRkyhvhRpQBtwtw> (Erişim Tarihi. : 01.09.2022)

Motorlu araç işleten, 2918 sayılı KTK 91/1 maddesi uyarınca KZMSS yapmak zorundadır⁵². Dolayısı ile işleten tarafından KZMSS yapılmayan bir aracın trafiğe çıkması yasaklanmıştır. Motorlu araç işletenin KZMSS yaptırımları zorunlu olmakla birlikte bu zorunluluğa uyulmaması halinde 91/4 maddesi gereğince motorlu araç trafikten men edildiği gibi ayrıca aynı maddenin son fıkrasına göre de para cezası ile cezalandırılır.

Mülga 6085 Sayılı KTK’da yalnızca gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerine ait motorlu araçlar bakımında KZMSS yaptırma zorunluluğu öngörülmüş, kamu kurumları için KZMSS yaptırma zorunluluğu yerine bu konuda fon kurulması zorunluluğu kabul edilmiştir. 2918 Sayılı KTK’da ise kamu veya özel hukuk tüzel kişi ayırımına gidilmeden motorlu araç işleten tüm tüzel ve gerçek kişilere KZMSS yaptırma zorunluluğu getirilmiştir. 2918 Sayılı KTK 91/1 maddesine göre “İşletenlerin, bu Kanunun 85 inci maddesinin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırımları zorunludur.” şeklinde zorunlu sigorta düzenlemesi ile işletenlerin motorlu araçları ile üçüncü kişilere verebilecekleri zararların karşılanması güvence altına alınmıştır.

Tehlike sorumluluğu olarak da kabul edilen bu tür sorumlulukta sigorta ettiren aleyhine sorumluluk şartları ağırlaştırılmıştır⁵³. Aynı zamanda tarafların ortak istekleri doğrultusunda sözleşmeye eklemeler yapılması ve ilave bazı sorumluluklar getirebilmesi mümkündür.⁵⁴ Tehlike sorumluluğunda kusur aranmadığı gibi objektif özen, gözetim veya denetim yükümlülüğünün ihlali gerekli değildir⁵⁵. Önemli olan illiyet bağının sağlanmış olmasıdır⁵⁶. Sorumluluğun doğması için önemli olan

⁵² Hasan Tahsin GÖKCAN ve Seydi KAYMAZ, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu Davaları (Trafik Suçları ve Trafik Kabahatleri)*, (7. Baskı), Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010, s. 405; HAVUTÇU/GÖKYAYLA, a.g.e., s. 218.

⁵³ Mustafa Reşit KARAHASAN, , *Sorumluluk Hukuku*, Beta Basım Yayım, İstanbul, 1995, s.469; EREN, a.g.e., s.667.

⁵⁴ MEMİŞ, TTK m. 1264, s. 464, 465.

⁵⁵ Bilge ÖZTAN, *İmalatçının Sorumluluğu*, Turhan Kitapevi, Ankara, 1982, s.285.

⁵⁶ AYAN, a.g.e., s.250.

işletme veya faaliyete özgü tipik tehlikenin gerçekleşmiş olması yeterlidir⁵⁷. Tehlike sorumluluğu, teknoloji ve sanayi devriminin bir sonucu olarak modern çağda ortaya çıkmıştır. Tehlike sorumluluğun özel olarak düzenlendiği alanlardan birisi de motorlu araç işletenlere yüklenen sorumluluktur⁵⁸. 2918 Sayılı KTK'nın 85. maddesinde ve TBK'nın 71. maddesinde kural olarak tehlike sorumluluğu kabul edilmiştir⁵⁹. Aynı zaman Anayasa Mahkemesinin E. 2019/40 K. 2020/40, T. 17.7.2020 Sayılı Kararında Zorunlu trafik sigortasının hukuki niteliği ile ilgi bir çok açıklama getirilmiştir.⁶⁰ Zorunlu sigorta olarak KZMSS'de sorumluluk şartları motorlu araç işleten aleyhine daha fazla ağırlaştırılmıştır⁶¹. Motorlu araç işleten, kazaya karışmış araçta bulunan yolcu ve sürücülerin uğradıkları zararlardan sorumlu olduğu gibi bazı durumlarda kazaya karışan diğer motorlu araç işletenlerin uğradığı zararlardan da sorumlu olur⁶².

2.2. Sigortacılık Kanunu Kapsamında Zorunlu Sigorta

5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'nda da (SK) zorunlu sigorta kavramına yer verilerek bu konuda zorunlu sigorta uygulamasına farklı bir bakış açısı getirmiştir. Zorunlu sigortalar başlığı altında 5684 Sayılı SK 13. Maddesinde “ Cumhurbaşkanı,

⁵⁷ Hamdi Yılmaz, *Karayolu Trafik Kanununda İşletme Kavramı*, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, S.5, 2005, s.211, *İlgili Kararın 8. Kısmı* “ Mali sorumluluk sigortası, sigortanın konusunu oluşturan riskin gerçekleşmesi hâlinde sigortayı yaptıran kişinin hukukten sorumlu tutulabileceği zarar kalemleri sebebiyle ödemekle yükümlü olacağı tazminatın sigorta şirketi tarafından teminat miktarı ile sınırlı olarak ödenmesini güvence altına alan sigorta türüdür. Anılan sigorta, sigorta kapsamındaki riskin gerçekleşmesi ve zararın doğması hâlinde, zarar gören kişilerin tazminat alacaklarını teminat altına almanın yanında sigortayı yaptıran kişi bakımından da güvence sağlamaktadır. Söz konusu sigorta ihtiyari ya da zorunlu nitelikte olabilmektedir.”.

⁵⁸ AKBULUT, a.g.e., s.18.

⁵⁹ İbrahim AKBULUT, *Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Sorumluluğu*, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014, s.17.

⁶⁰ Örnek açıklamalar için bkz; *İlgili Kararın 9. Kısmı* “ 2918 sayılı Kanun'un karayolunda motorlu taşıt işletilmesi sebebiyle meydana gelebilecek zarardan dolayı hukuki sorumluluğu düzenleyen 85. maddesiyle motorlu taşıt işleten ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, motorlu taşıtın işletilmesi sebebiyle meydana gelen destekten yoksun kalma zararını, bedensel zararı ve eşya zararını tazmin ile yükümlü kılınmıştır. Karayolunda motorlu taşıt işletilmesinden doğan hukuki sorumluluk, haksız fiilden doğan sorumluluk niteliğinde olup öğretilde de kabul edildiği üzere kusursuz sorumluluk türü olan tehlike sorumluluğunun özel bir türü şeklinde düzenlenmiştir.”; *İlgili Kararın 54. Kısmı* “ zorunlu mali sorumluluk sigortasının amacı işletenin Kanun'un 85. maddesinde düzenlenen hukuki sorumluluğunu güvence altına almaktır. Dolayısıyla bu hukuki sorumluluğunu sigorta ettirmekle yükümlü olan işletenin sigortalı konumunda olduğu, sigortalının sorumluluk riskinin ise Kanun'un 85. maddesinde düzenlenen hukuki sorumluluk kapsamında gerçekleşmesi olası risklerle sınırlı olduğu anlaşılmaktadır. Bu yönleriyle kuralın belirsiz olduğu söylenemez.”.

⁶¹ EREN, a.g.e., s.667.

⁶² Bolat BOLATOĞLU, *Karayolu Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu*, Ankara, 1988. s.43.

kamu yararı açısından gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigortalar ihdas edebilir” şeklinde düzenlenme ile zorunlu sigorta uygulamasında “kamu yararı” ölçütünün önemli olduğu ve uygulamanın genişletilmesinde bu ölçütün esas alınacağı düzenlenmiştir.

Sigorta sektöründe koşulların ve ihtiyaçların sürekli gelişmesine karşın kanunların bu değişikliklere oranla daha yavaş değişmesi nedeni ile günün değişen ihtiyaçlarına göre Cumhurbaşkanlığı kararları (Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemi öncesi Bakanlar Kurulu kararı) ile kamu yararının gerektirmesi halinde sigorta hukuku alanında değişikliklere gidilebilmesi önem arz etmektedir. Cumhurbaşkanlığı kararı ile yapılabilecek değişiklik mali sorumluluk sigortalarında olduğu gibi mal sigortalarında da olabilir. Böylece zorunlu sigorta ihdası için kanun koyucunun iradesine başvurulmadan günün değişen koşullarının kamu yararını ortaya çıkarması halinde Cumhurbaşkanlığı kararı yeterli görülecektir. Ayrıca düzenlemenin devamında sigorta şirketlerinin kanundaki hükümler saklı kalmak kaydı ile aktif oldukları sigorta branşları kapsamında olan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınamayacağı düzenlenmiştir.

Diğer taraftan birçok kanunda dağınık halde düzenlenmiş olan sigorta ve sigortacılığa ilişkin düzenlemelerin Kanun koyucu tarafından 2007 yılında kabul edilen 5684 sayılı kanunda toplanmış olması ve devamında 14. Maddesinde Güvence hesabının da düzenlenmiş olması isabetli olmuştur.

2.3.Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Zorunlu Sigorta

Zorunlu sigorta sözleşmelerine ilişkin bir başka düzenlemede, sözleşme yapma zorunluluğu başlığı altında 6102 sayılı TTK 1483 maddesinde, “*Sigortacılar, diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak üzere, faaliyet gösterdikleri dalların kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınamazlar.*” şeklinde düzenleme ile 5684 Sayılı SK 13/1. Maddesinin ikinci cümlesindeki düzenlemeye paralel bir düzenlemeye yer verilmiştir.

Zorunlu sigorta, üçüncü kişilerin yararına düzenlenen bir sigorta türüdür. “*Zarar görenle ilişkide ifa yükümlülüğü*” başlığı altında düzenlenen 6102 Sayılı TTK 1484/1. Maddesinde; “*Sigortacı, sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen veya*

kısmen kurtulmuş olsa da, zarar gören bakımından ifa borcu, zorunlu sigorta miktarına kadar devam eder.” şeklinde düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme ile zorunlu sigorta sözleşmesine göre, sigorta şirketlerinin sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen veya kısmen kurtulmuş olmalarının, üçüncü kişiler bakımından uğradıkları zararları sigorta şirketlerinden doğrudan doğruya talep etme veya dava hakkını ortadan kaldırmayacağı açıkça düzenlenmiştir.⁶³ Konu ile ilgili örnek vermek gerekirse; sigorta himayesi sağlayan sözleşmenin haklı nedenle feshi sebebiyle sigortalısına karşı ifa borcundan kurtulmuş olsa bile, zarar görene tazminat ödemek durumundadır. Hakeza, günümüzde zorunlu sorumluluk sigortalarında, sigortalıdan çok zarar görenin yararının korunması ön planda olmaya başlamıştır. Zorunlu sigortalardaki asıl amaç, ihtiyari sigortalardan farklı olacak şekilde kamu menfaatinin korunmasıdır. Bu görüş içerisinde de TTK’nın 1484/1 hükmünde KTK’ da Zorunlu Trafik Sigortası için öngörülen hüküm bütün zorunlu sorumluluk sigortalarını içine alacak şekilde genelleştirilmek suretiyle TTK’ya aktarılmıştır.⁶⁴

6102 sayılı TTK 1484/2 maddesinde; *“sigorta ilişkisinin sona ermesi, zarar görene karşı ancak, sigortacının sözleşmenin sona erdiğini veya ereceğini yetkili mercilere bildirmesinden bir ay sonra hüküm doğurur”* şeklinde düzenleme ile sigorta sözleşmesinin sona ermesinden bir ay sonra zarar görenler bakımından talep ve dava hakkı üzerinde etkili olacağı düzenlenmiştir.

⁶³ Rauf KARASU, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı Cilt:2, 2015, s. 695.

⁶⁴ Örnek için bkz. TTK’nın 1484. Maddesinin Gerekçesi. “ Günümüzde zorunlu sorumluluk sigortalarında, giderek sigortalıdan çok zarar görenin menfaatinin korunması ön plana çıkmaya başlamıştır. Zira, zorunlu sigortalarda amaç, ihtiyari sigortalardan farklı olarak kamu menfaatinin korunmasıdır. Bu yaklaşım içinde de Tasarının birinci fıkrasında, Karayolları Trafik Kanununda Zorunlu Trafik Sigortası için öngörülen hüküm tüm zorunlu sorumluluk sigortalarını kapsayacak şekilde genelleştirilmek suretiyle Tasarıya aktarılmıştır. Zorunlu sigortalarda amaç kamu menfaatinin korunması olduğundan amaca ulaşılabilmesinde, bu tür sigortalardaki kaçaklarında önüne geçilmesi en az zorunlu sigorta ihdası kadar büyük bir önem arz eder. Bu noktada, asıl görev denetim birimlerinde olmakla birlikte, Tasarının ikinci fıkrası ile getirilen düzenlemeyle de denetimi destekleyici ve hatta kolaylaştırıcı bir mekanizma yaratılmak istenmiştir. Diğer taraftan, sorumluluk sigortaları zarar sigortası niteliğinde olduğundan ve zarar da bir kez tazmin edileceğinden, zararın bir şekilde giderilmiş olması sigortacının sorumluluğunu da o oranda sona erdirir.” <https://www.ticaretkanunu.net/ttk-madde-1484>.

Bu hüküm açık olmakla beraber belirli sorunları beraberinde getirebilir. Söz konusu maddenin 2. Fıkrasında geçen yetkili mercilerin tayininde zorunlu sigortalar haricinde diğer sigortalarda sorun yaşanabilecektir.⁶⁵

Sorumluluk sigortalarına uygulanacak hükümler başlığı altında 6102 sayılı TTK 1485 maddesinde sorumluluk sigortalarında genel hükümlerin yanında, başkası lehine sigorta (TTK m.1454), geçmişe etkili sigorta (TTK m.1458), müşterek sigorta TTK m.1466/1), sigorta ettirenin zarar gören mal ve zararın gerçekleştiği yerde değişiklik yapmama (TTK m.1471.) hükümlerinin de uygulanacağı ayrı ayrı düzenlenerek sayılmıştır. Böylece zorunlu sigorta uygulamasında TTK düzenlemesindeki hangi hükümlerin uygulanacağı açıkça belirtilmek sureti ile muhtemel karışıklık ve karmaşanın önüne geçilmek istenmiştir.

3. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

3.1. Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigorta Sözleşmesinin Tarafları

KZMSS sözleşmesi, sigortacı ve sigorta ettirenin karşılıklı ve uyumlu irade beyanları ile akdedilir.⁶⁶ Sigorta sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Sigorta ettiren kişi prim ödeme borcunu üstlenir, sigortacı ise sigorta himayesini üstlenmektedir⁶⁷. Sorumluluk sigortası ile sigorta ettiren Sorumluluk Himayesi Sağlayan mal varlığında oluşacak muhtemel bir azalmaya karşı kendisini güvenceye almaktadır. Sigorta sözleşmesi sigorta ettiren ile sigortacı arasında yapılmaktadır⁶⁸. KZMSS, bir sorumluluk sigortası olması nedeni ile sözleşmenin tarafları sigorta ettiren ile sigortacıdan oluşmaktadır. KZMSS, 2918 Sayılı KTK 91/1. Maddesine göre yapılması zorunlu olan bir sigorta olsa da sigorta ettiren ile sigortacının iradelerinin uyuşması ile sözleşme kurulmaktadır. Dolayısı ile yasa gereği

⁶⁵ MEMİŞ, Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Hukuki Mahiyeti ve Değerlendirilmesi, s. 85, AYHAN, ÇAĞLAR VE ÖZDAMAR, a.g.e., s. 14, GÜNAY, a.g.e., s. 222, KARA, a.g.e., s. 330, ULAŞ, a.g.e., s. 871, CAN, a.g.e., s. 161, OMAĞ, a.g.e., s. 133.

⁶⁶ Çağrı YÜCEL, *Motorlu Araçlar Sorumluluk Sigortasında Riziko İstisnaları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s.21-22.

⁶⁷ Sinan MİSİLİ, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Uyarınca Sigortacının Sigorta Ettirene Rücu Davası*, Sayı:133, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2017, s. 593; Mustafa ÇEKER, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sigorta Hukuku*, (24. Baskı), Karahan Kitabevi, Adana, 2021, s. 6.

⁶⁸ BOZER, a.g.e., s. 131.

kendiliğinden kurulan bir sözleşme değil mutlaka tarafların karşılıklı iradelerinin uyuşması ile kurulan bir sözleşmedir. Kanun koyucu burada sadece tarafları sözleşme yapmaya zorunlu kılmaktadır⁶⁹.

3.1.1. Sigorta Ettiren

Sigorta ettiren; belirli risklere karşı sigorta sözleşmesi yapan ve sigorta primi ödemek zorunda olan kişidir.⁷⁰ Kanun koyucu KZMSS sözleşmesi akdetmek için özel bir nitelik şartı getirmediğinden, sözleşme akdetmeye muktedir yani medeni hakları kullanma yetkisine sahip yetişkinlerin bu sözleşmeye sigortacı olarak taraf olmaları mümkündür.⁷¹ Bu nedenle, kısıtlı olmayan ve eylem ve davranışlarının neden ve sonuçlarını anlama ve buna göre davranma hakkına sahip olan ve reşit olan her yetişkin⁷² KZMSS sözleşmesine sigorta ettiren olarak taraf olabilir.⁷³ Sigorta ettiren gerçek veya tüzel kişi olabilir.⁷⁴

Sigorta sözleşmesinin taraflarından birisi olan sigorta ettirenin, sigorta sözleşmesi kurabilmesi için reşit olması ve medeni haklarını kullanma ehliyetine sahip olabilmesi yeterlidir⁷⁵. 2918 Sayılı KTK 91. Maddesine göre sigorta ettiren işleten olarak ifade edilmiştir. KZMSS ile işletenin sigortalanan motorlu aracı ile üçüncü kişilere vereceği muhtemel zararlar teminat altına alınmaktadır⁷⁶.

2918 Sayılı KTK’da işleten kavramı araç sahipleri kavramından daha geniş bir kavramdır. 2918 sayılı KTK 3. Maddesinde;”Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili taraftan başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.” şeklinde tanımlanmıştır.

⁶⁹ KARA, a.g.e., s. 223, ULAŞ, a.g.e., s. 877;

⁷⁰ BOZKURT, a.g.e., s. 23; Karasu, a.g.e., s.42

⁷¹ Huriye KUBİLAY, Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku. İzmir: Barış Yayınları, Fakülteler Kitabevi, 1999, s. 9.

⁷² Turgut AKINTÜRK, Medeni Hukuk. Ankara: Savaş Yayınları, 1991, s. 94.

⁷³ BOZER, a.g.e., s. 23

⁷⁴ BOZKURT, a.g.e., s. 23

⁷⁵ MİSİLİ, a.g.e., s. 593; ÇEKER, a.g.e., s. 41; BOZER, a.g.e., s. 32.

⁷⁶ ULAŞ, a.g.e., s. 881.

Yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı üzere motorlu araç işletenin tespitinde şekli ve maddi olmak üzere iki ölçüt bulunmaktadır⁷⁷. Maddi ölçüte, göre motorlu araçtan ekonomik olarak fayda sağlayan, kendi nam ve hesabına işleten, riziko ve masrafları üstlenen kişi işleten olarak kabul edilmektedir.⁷⁸ Şekli ölçüte göre ise, motorlu aracın ruhsatında sahibi olarak gözüken kişi işleten olarak kabul edilmektedir⁷⁹. Trafik sigortasında, araç işletenin değişmesi halinde bu durumun mutlaka sigorta poliçesine işlenmesi gerekir. Uygulamada ise sigorta poliçesine zeyilname (ek) düzenlenmek sureti ile yeni işletene yer verilerek sigorta poliçesi güncellenmektedir⁸⁰.

3.1.2. Sigortacı

Sigorta, Türkiye'de kaza sigortası alanında faaliyet göstermeye yetkili sigorta şirketleri tarafından gerçekleştirilir.⁸¹ Bu şirketlere sigortacı denilmektedir. Sigortacı, ruhsatına sahip olduğu faaliyet alanında sigorta ettirenin belirli bir primi ödemesi karşılığında, sigortalanan olayın veya rizikonun gerçekleşmesi halinde, sorumluluk alma, tazminat ödeme veya diğer bir edimde bulunmayı taahhüt etmek sureti ile rizikoyu üstlenen kişi olarak tanımlanabilir⁸². Başka bir ifade ile Sigortacılık Kanununa uygun olarak sigortacılık faaliyetlerini yürütmek üzere kurulmuş ve sözleşme kapsamındaki rizikonun gerçekleşmesi halinde sözleşmeden doğan yükümlülükleri yerine getirecek olan taraftır.⁸³

⁷⁷ Mehmet ALTUNKAYA, *Araç İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Rolü*, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 7, Sayı 1-2, 1999, s.179.

⁷⁸ YALÇINKAYA, a.g.e., S. 409.

⁷⁹ EREN, a.g.e., s. 701-702.

⁸⁰ GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 405.

⁸¹ Sevdâ Nur GÜRSES, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortalarında Tazminat Hakkından Vazgeçilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Ankara, 2022, s.18.

⁸² İnci Deniz KANER, *Sigorta Hukuku*, 4. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2020, s. 6; ASLAN DÜZGÜN, a.g.e., s. 192, YALÇINKAYA, a.g.e., s. 418.

⁸³ BOZKURT, a.g.e., s. 18.

Sigorta sözleşmesi, sigortacı adına sözleşme yapmaya yetkili kişi veya aracı olan acente⁸⁴ ile imzalanır⁸⁵. Sigortacı, sözleşme kendisi tarafından veya acentesi tarafından düzenlenmiş ise 24 saat içerisinde diğer durumlarda ise on beş gün içerisinde yetkililerce imzalanmış poliçeyi sigorta ettirene vermek durumundadır⁸⁶. Aksi halde poliçe vermemeden doğan zarardan sorumlu olurlar (TTK.m. 1424). Türkiye’de sigortacılık faaliyeti, yerli sigorta şirketleri tarafından yapılabildiği gibi yabancı sigorta şirketleri de Hazine ve Maliye Bakanlığı’ndan ruhsat alması koşulu ile sigortacılık faaliyeti yapabilirler⁸⁷. Ayrıca sigortacılık faaliyetinde bulunacak şirketlerin kooperatif şirketi veya anonim şirketi olması gerekmektedir. Bu şirketler dışındaki diğer şirketler ve gerçek kişiler sigortacılık faaliyetinde bulunamazlar.⁸⁸

3.2. Sigortacı ve Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri

Sigorta sözleşmesi sigorta ettiren ile sigortacı arasında sürekli edim doğuran sözleşmeler olması nedeni ile taraflar arasında sigorta sözleşmesi kurulurken elde etmeyi hedefledikleri faydalara ulaşabilmek için bazı sorumlulukları yapmaları gerekir⁸⁹.

3.2.1. Sigortacının Yükümlülükleri

3.2.1.1. Rizikoyu Taşımak ve Sigortalıyı Aydınlatmak

Bir sigorta sözleşmesinde, sözleşmenin türünü belirleyen eylemlerden biri de sigortacının rizikoyu üstlenme yükümlülüğüdür.⁹⁰ Riziko, kişinin para ile ölçülebilir menfaatini zedeleyen, gerçekleşmemiş ancak kesin olmamakla birlikte gerçekleşme

⁸⁴ Acente kavramının detaylı olarak anlatımı için bkz. Tekin, MEMİŞ, Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Sigorta Aracıları, Erişim Sitesi; <http://www.jura.uni-sb.de/turkish/TMemis.html>, GÜNAY, a.g.e., s. 32, BOZER, a.g.e., s.18. AYHAN, ÇAĞLAR VE ÖZDAMAR, a.g.e., s. 68, KARA, a.g.e., s. 100, ULAŞ, a.g.e., s. 17, ÖĞÜZ, YAZICIOĞLU, a.g.e., s. 57, Rayegan KENDER, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku - Sigorta Müessesesi, Sigorta Sözleşmesi*, 17. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 141.

⁸⁵KENDER, Hususi Sigorta, s. 223, bir diğer tanım için ise bkz ; Muhammet Ali, GÜLLÜCE, Şafak, NARBAY, Türk Hukukunda Sigorta Acenteleri, Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Erzincan, Erzurum, s. 1965 vd., <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/372870>.

⁸⁶ MEMİŞ, Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Hukuki Mahiyeti ve Değerlendirilmesi, s. 99,124.

⁸⁷5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu 3/5 maddesi “*Yabancı sigorta şirketlerinin ve reasürans şirketlerinin Türkiye’de faaliyet göstermesine ilişkin usûl ve esaslar Bakanlar Kurulu tarafından belirlenir.*” şeklinde düzenlenmiştir. Ayrıca bu Kanununa dayanılarak hazırlanan ve 24.08.2007 tarih ve 26623 sayılı RG yayımlanan sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin kuruluş ve çalışma esaslarına ilişkin yönetmelik hükümlerine göre faaliyet yaparlar.”

⁸⁸ KILIÇOĞLU, a.g.e., s.587.

⁸⁹ İrem ARAL ELDELEKLİOĞLU, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sigorta Ettirenin Sözleşme Yapılmasında Beyan Yükümlülüğü, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı, Cilt:18, Sayı:2, 2012, s. 725, GÜLLÜCE, NARBAY, a.g.e., s. 1974.

⁹⁰ KANER, a.g.e., s.12.

ihhtimali olan bir olaydır⁹¹. Sigortacının rizikoyu taşıma taahhüdü ise, sigorta sözleşmesinde belirlen rizikonun gerçekleşmesi halinde ortaya çıkan zararın giderilmesini taahhüt etmektir⁹². 6102 Sayılı TTK 1421. maddesinde düzenlenen rizikoyu taşıma taahhüdü, aynı zamanda sigorta sözleşmesinin türünü de belirleyen sigortacının üstlendiği bir edimdir⁹³. KZMSS’de sigortacının taşımayı üstlendiği riziko ise, motorlu aracın işletilmesi sırasında üçüncü kişilere verebileceği muhtemel zararlardır.⁹⁴

Sigortacının sorumluluğu, sigorta konusu olayın meydana gelmesinden önce olası bir sorumluluk ve dolayısıyla tazminat yükümlülüğü olarak gerçekleşir.⁹⁵ Kural olarak sigortacı, sigorta sözleşmesinin akdedildiği andan itibaren rizikoyu üstlenmeye başlamaz. TTK m.1421 uyarınca sigorta ettiren tarafından sigorta borcunun ödenmesinden sonra sigortacı rizikoyu üstlenmeye başlar.⁹⁶ Çünkü sorumluluk sigortası, karşılıklı yükümlülükler içeren bir sözleşme türüdür.⁹⁷ Sözleşmeye bir madde eklenmesi halinde, sigortacının risk almaya başlaması ilk primin ödenmesinden hariç tutulabilir.⁹⁸

6102 Sayılı TTK 1423. Maddesinde düzenlenen sigortacının aydınlatma yükümlülüğü ise, sigortacı, sigorta ettireni yanıltacak davranışlardan kaçınmak, sözleşmenin önemli hususlarında sigorta ettireni doğru bilgilendirmek ve sözleşme kurulurken sağlıklı karar vermesine yardımcı olmaktır⁹⁹. Başka bir deyişle, dürüstlük kuralının bir gereği olarak sigortacı, sigorta sözleşmesine ilişkin önemli hususlar hakkında sigortalıyı bilgilendirmeli ve sözleşmeye girerken tarafların bilinçli bir

⁹¹ İlknur ULUĞ, *Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavramdaki Değişiklikler*, Türkiye’de Sigorta Hukukunun Sorunları ve Geleceği – Sempozyum, 1. Baskı, TBB Yayınları: 83, Şen Matbaa, Ankara,2004, s. 309; Enver Alper GÜVEL ve Afıtap ÖNDAŞ GÜVEL, *Sigortacılık*, 8. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 47, Dursun SAAT, Makine Kırılması Sigortasında Riziko, Onikilevha Yayıncılık, 1. Baskı, İstanbul, 2017, s. 10-11.

⁹² KANER, a.g.e., s. 13. MEMİŞ, Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Hukuki Mahiyeti Ve Değerlendirilmesi, s. 96.

⁹³ KANER, a.g.e., s. 12

⁹⁴ Aslıhan YALÇINKAYA DUMAN. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Kapsamında Sigortacının, Sigorta Ettirene Rücu Hakkı. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, 2019, s. 20.

⁹⁵ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e. s. 20

⁹⁶ KANER, a.g.e., ss. 13-14.

⁹⁷ BOZER, a.g.e. 37.

⁹⁸ KANER, a.g.e., s. 14

⁹⁹ Mehmet MÜLAZIMOĞLU, *Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Borç ve Yükümlülükleri*, Cilt:5, Sayı:1, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, s. 234, SAAT, a.g.e., s. 106.

karar vermelerine yardımcı olmalıdır.¹⁰⁰ Sigorta sözleşmesinde aydınlatma yükümlülüğünün uygun şekilde yerine getirilmemesi durumunda sigorta ettiren tarafından anlaşılmayan konular, sigorta ettiren lehine yorumlanacaktır. Hem sigortacı hem sigorta ettiren lehine yorumlanacak hükümler var ise bu durumda bunların yorumlanmasında da sözleşmenin zayıf tarafı lehine işlem yapılacaktır.¹⁰¹

Aynı şekilde burada TTK 1423/2. Maddesinde “Aydınlatma açıklamasının verilmemesi hâlinde, sigorta ettiren, sözleşmenin yapılmasına on dört gün içinde itiraz etmemişse, sözleşme poliçede yazılı şartlarla yapılmış olur. Aydınlatma açıklamasının verildiğinin ispatı sigortacıya aittir.” şeklinde bir düzenleme getirilmiştir. Aydınlatma yükümlülüğüne benzeyen aynı şekilde sigorta şirketinin sigorta primleri hakkında bilgi verme yükümlülüğü Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliği’ nin 23/2. Maddesinde “*Sigorta şirketleri, trafik sigortasına ilişkin olarak resmi internet sitelerinde geçerli sigorta tarifeleri kapsamında prim sorgulama ekranı tahsis ederler. Bu sorgulama ekranı prim sorgulaması yapmak isteyen kişiye sigorta primi hakkında açıklayıcı bilgi sunmak zorundadır. Kişilerin trafik sigortası ile ilgili verilere erişimi ile bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar (Değişik ibare:RG-16/6/2021-31513) Kurumca belirlenir.*” şeklinde düzenleme getirilmiştir. Burada kanun maddesinden ve yönetmelikten de anlaşılacağı üzere aydınlatma ve bilgi verme yükümlülüğü önem arz etmektedir.

3.2.1.2. Poliçe Düzenleme Yükümlülüğü

Poliçe düzenleme yükümlülüğüne geçilmeden ilk olarak poliçenin neleri içerdiği ve poliçenin varlığının ne gibi durumlarda ortaya çıktığının açıklanmasının daha doğru olacağı kanaatindeyiz. Trafik sigortası sözleşmesinin teminat bedelleri ve içeriği, aracın durumuna ve sigorta şirketine göre değişebilir. Burada sigorta ettiren geniş kapsamlı haklara sahip olabilmek adına poliçeyi incelemeli, ana ve ek haklar ve teminatlar hakkında bilgi sahibi olmalı, başkaca sigorta şirketlerinden gelebilecek teklifleri değerlendirilmeli ve başına gelebilecek risklere karşı tüm ihtiyaçların poliçeye dahil edilmesi sağlanmalıdır. Trafik sigortasının durumuna göre ödenen

¹⁰⁰ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e. 21

¹⁰¹ Tekin MEMİŞ, Yangın Sigortasında Riziko, Seçkin Yayınları, Ankara, 2001, s. 75

prim miktarları da farklılık gösterebilir. Üçüncü kişiler, karşı taraf ve kamu mallarına verilen zararlar, sigorta himayesi kapsamındadır. Örnek vermek gerekirse, yolda seyir halinde giden bir aracın elektrik direğine çarpması ve yol tabelasını devirmesi durumunda söz konusu hasarı sigorta şirketi karşılar. Sadece kamuya ait malları değil; ev, dükkan ve bahçe gibi üçüncü kişilerin malları da sigorta tazminatı kapsamına girer.¹⁰²

Trafik sigortası; ilk yardım ve tedavi sırasında oluşan masraflar, vücutta oluşan hasar tazminatı, hayatını kaybedenlerin defin masrafları ve destekten yoksun kalanlar için tazminatı, tedavi ve sakatlık sırasında oluşan maddi kayıplar, iş göremez raporu alanlar için tazminat ve güvenceleri kapsar. Aynı şekilde kazada hatalı olmayan taraf sıfatına sahip kişi hakkında aksi iddia edilip dava konusu ediliyorsa avukat ve dosya masrafları da poliçe kapsamında karşılanmak durumundadır¹⁰³. Sigortacının bir başka yükümlülüğü ise 6102 Sayılı TTK 1424. Maddesinde düzenlenen poliçe düzenleme yükümlülüğüdür.¹⁰⁴ Bu yükümlülük TTK m. 1424 uyarınca düzenlenmiştir. Buna göre¹⁰⁵;

- Sigortacı; Sigorta sözleşmesi kendisi veya acentesi tarafından yapılırsa, sözleşmenin imzalanmasından itibaren yirmi dört saat içinde ve diğer durumlarda - on beş gün içinde yetkililer tarafından imzalanmış bir poliçeyi poliçe sahibine vermekle yükümlüdür. Sigortacı, poliçenin geç düzenlenmesinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacaktır.
- Sigorta ettirenin poliçeyi kaybetmesi durumunda masrafları kendisine ait olmak üzere sigortacıdan yeni bir poliçe talep edebilir.
- Poliçenin verilmediği durumlarda sözleşmenin ispatı genel hükümlere tabidir.

¹⁰² Yararlanılan kaynak için bkz ; <https://www.sigortam.net/trafik-sigortasi-nedir> (Erişim Tarihi : 03.09.2022).

¹⁰³ KARASU, 6102, s. 693.

¹⁰⁴ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e. s. 21.

¹⁰⁵ Türk Ticaret Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

Sigortacı düzenlediği poliçede tarafların hak ve sorumluluklarını açık ve okunacak şekilde düzenlemesi gerekir¹⁰⁶. KZMSS alanında faaliyette bulunan sigorta şirketleri KZMSS sözleşmelerini yapma zorunluluğu bulunmaktadır. Sigortacı sigorta poliçesini teslim etmekle ilk prime hak kazanır. Ancak sigorta ettiren prim ödeme yükümlülüğünü yerine getirmez ise sigortacının da sorumluluğu başlamaz¹⁰⁷.

3.2.1.3. Zararı Ödeme Yükümlülüğü

Sigortacı, rizikonun gerçekleşmesi halinde 6102 Sayılı TTK 1427. Maddesinde düzenlenen zararı ödeme yükümlülüğü ortaya çıkar. Bu zarar, motorlu aracın işletilmesi nedeni ile meydana gelen maddi zararlar ile bedensel zararlardan oluşmaktadır¹⁰⁸. Mağdurlar, doğrudan veya mahkemeler aracılığıyla sigorta şirketinden tazminat talep etme haklarını kullanabilirler.¹⁰⁹ Ancak 26.04.2016 tarihinde 6704 Sayılı Kanunun 5. maddesinde yapılan değişiklikte sigortacıya dava açabilmesi için, zarara uğrayan kişinin öncelikle sigorta şirketine yazılı olarak başvurması gerektiği belirtilmiştir. Sigorta şirketi, başvurunun yapıldığı tarihten itibaren en geç 15 gün içinde başvuruya yazılı olarak cevap vermek zorundadır. Sigorta şirketinin başvuruya cevap vermemesi veya verdiği cevap zarar gören tarafı tatmin etmemesi ve uyuşmazlık çıkması halinde zarara uğrayan kişi mahkemeye veya tahkime başvurabilir.¹¹⁰

Sigorta ettirenin motorlu aracın işletilmesi sırasında sebebiyet verdiği üçüncü kişilerin bedensel veya maddi zararları, KZMSS ile 2918 sayılı KTK ile belirlenen hukuksal sorumluluğa göre KZMSS genel şartları ile belirlenen teminatlar kadar ve poliçede belirlenen limitler dâhilinde karşılanır¹¹¹. Bir başka ifade ile sigortacının tazmin edeceği zarar, gerçek zarar olup sigortacının sorumlu olacağı zararın üst sınırı da her yıl Hazine ve Maliye Bakanlığı'na belirlenen poliçe limitleri ile sınırlıdır.

¹⁰⁶ KARA, a.g.e., s. 243.

¹⁰⁷ KANER, a.g.e., s. 15.

¹⁰⁸ KARA, a.g.e., s. 243.

¹⁰⁹ GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 413.

¹¹⁰ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e. s. 22.

¹¹¹ ULAŞ, Teminat, s. 7; YILMAZ, a.g.e., s. 299.

Sigortacının bir başka zararı tazmin sorumluluğunun sınırı da sigorta ettirenin Sigorta himayesi sağlayan kusuru ile orantılıdır.¹¹²

2918 Sayılı KTK 85/1 ile 91/1 maddesine dayanılarak KZMSS Genel Şartları m. A.3 ve m. A.5'te belirlenmiştir. KTK 92. Madde ve KZMSS Genel Şartları m. A.6 ile kapsam dışında kalanlar belirlenmiştir. Manevi zararlar KZMSS kapsamında bulunmamaktadır¹¹³. Yine KZMSS coğrafi olarak Türkiye sınırları içerisinde geçerlidir.

Oluşan zarar KZMSS kapsamında kabul edilebilmesi için, meydana gelen trafik kazasının karayolu veya karayolu sayılan yerlerde gerçekleşmesi gerekir. Karayolu veya karayolu sayılmayan yerlerde meydana gelen bir motorlu araç kazası 2918 sayılı KTK kapsamında değil 6098 Sayılı TBK'ya göre genel hükümler kapsamında değerlendirilecektir. Bu halde ise sigortacının sorumluluğuna gidilemeyecektir¹¹⁴.

Motorlu araca bağlı olarak çekilen yarı römork, römork veya aracın neden olduğu bir trafik kazasında oluşan zararlar, römorku çeken aracın KZMSS kapsamında kabul edilir. Bununla birlikte yük taşımada kullanılan römorkların insan taşımada kullanılması sırasında meydana getirdikleri zararlar, ancak poliçeye özel bir şart veya madde eklenmesi sureti ile sorumluluk kapsamında sayılacaktır¹¹⁵.

Sigorta himayesi sağlayan, zarar görenin riziko gerçekleşmesi nedeni ile işleten veya sigortacı hakkında açmak zorunda olduğu davada yargılama masraflarından da sorumludur¹¹⁶. Ayrıca sigortacı, sigorta ettirenin meydana gelen trafik kazası nedeni ile maruz kaldığı haksız taleplere ilişkin ceza soruşturma ve kovuşturması ile tazminat davalarında yaptığı savunma masraflarından da genel

¹¹² YALÇINKAYA, a.g.e., s. 420.

¹¹³ TEPEDELEN, a.g.e., s. 52; YILMAZ, a.g.e., s. 302; BOZER, a.g.e., s. 153;

Şaban KAYIHAN, *Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasında (ZMMS = Trafik Sigortası) Sigorta Ettirenin Kendi Tam Kusuru ile Vefatı Halinde Mirasçılarının Üçüncü Kişi Sıfatıyla Müteveffanın Sigortacısına Başvurmaları Durumuna İlişkin Hukuki Düşünceler*, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 22, Sayı:1, 2016, s. 255.

¹¹⁴ ULAŞ, a.g.e., s. 928; KARA, a.g.e., s. 235.

¹¹⁵ ULAŞ, Teminat, s. 7.

¹¹⁶ ASLAN DÜZGÜN, a.g.e., s. 199.

şartlara göre sorumludur¹¹⁷. Sigorta ettirenin meydana gelen bir trafik kazasında zararın oluşmasına engel olma veya oluşan zararı azaltmak amacı ile yaptığı koşullara göre makul sayılacak miktardaki masraflar veya yapılması zorunlu masraflarda sigortacının sorumluluğu kapsamındadır¹¹⁸. Usulüne uygun bir başvuru yapılması durumunda sigorta şirketi uygun tazminatı ödemez veya eskik ödeme ifa eder ise temerrüde düşmüş sayılır Buradaki temerrüt hali de TBK' ya bağlıdır. BK.m.101/2.(TBK.m.117/2) uyarınca sigortacı temerrüde düşürülüp, açılacak davada poliçe tutarının yanı sıra limit aşılarak faiz, yargılama giderleri ve avukatlık ücreti istenebilir. (Genel Şartlar B.2, f.5)¹¹⁹ Aynı zamanda TTK 1474/1. Maddesinde “*Sigortalı aleyhine bir istem ileri sürüldüğünde, isteme ilişkin makul giderler sigortacı tarafından karşılanır; sigorta bedelini aşan giderlerin ödenebilmesi için sözleşmede hüküm bulunmalıdır.*” hükmü bulunmaktadır. Söz konusu kanun maddeleri incelendiğinde tam zararı karşılamayan sigorta şirketinin hem tazminat ve diğer bedellerden hem de yargılama gideri ve avukatlık ücretinden sorumlu olduğu anlaşılmaktadır.

Sigorta hukukuna hakim olan ilkelerinden zenginleşme yasağının¹²⁰ bir yansıması olarak talep edilebilecek sigorta tazminatı meydana gelen gerçek zarar miktarı ile sınırlıdır¹²¹. Zenginleşme yasağı ilkesine göre trafik kazasında, KZMSS'ye dayanılarak sigorta şirketinden oluşan gerçek zararı aşan miktarda ödeme yapması talep edilemez. Nitekim bu husus Yargıtay 17. Hukuk Dairesi, 02.02.2021 E. 2020/ 438- K. 2021 / 504 sayılı kararın da şu şekilde ifade edilmiştir.

¹¹⁷ Bknz. KZMSS Genel Şartları m. A.4; ULAŞ, Teminat, s. 8, Tekin, MEMİŞ, Sigorta Sözleşmesinde Kullanılan Genel Şartların Yargısal Denetimi, Sigorta Hukukunun Güncel Sorunları Sempozyumu, Barolar Birliği, 19-20 Kasım, İstanbul, 2004, s. 126 (Kıs: Genel Şartlar).

¹¹⁸ ULAŞ, Teminat, s. 8.

¹¹⁹ Örnek Yargıtay Kararı için bknz., “ ZMSS Genel fiyatlarının 12/4. maddesi uyarınca, hükmolunan tazminat sigorta bedelini geçerse, sigortacı yargılama giderleri ile avukatlık ücretini sigorta bedelinin tazminata oranı dahilinde ödemekle yükümlüdür. Hükmolunan tazminat miktarı, poliçe limitini aştığına göre, limitin tazminata olan oranı dahilinde davalılardan sigorta, yargılama giderleri ve vekalet ücreti ile sorumlu tutulmak gerekirken, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamıştır.” (Yarg. 11. HD. E: 2008/2845 K: 2009/6683 T: 01.06.2009)

¹²⁰ Kemal ŞENOCAK, *Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği*, Cilt:58, Sayı:1, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2009, s. 191.

¹²¹ Filiz BERBEROĞLU YENİPİNAR, *Trafik Kazalarında Tazminat Davaları*, (4. Baskı), Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s. 298.

“Dava, trafik kazası sonucunda ölüm nedeniyle destekten yoksunluk tazminatı ödeyen ZMSS'nin, ehliyetsiz araç kullanma nedeniyle sigortalısından rücu tazminat talebine dayalı itirazın iptali istemine ilişkindir.

Rücu davaları; gerçek zararın giderilmesi amacına yönelik olup, zenginleşmeye bir vesile teşkil etmemelidir. Dolayısıyla zarar sorumlusundan halefiyet ilkelerine dayalı olarak talepte bulunan davacı da, ödediği meblağın tamamını değil, ancak zarar görenin uğradığı gerçek zararı, zarar sorumlusu bulunanlardan isteyebilir.

Trafik sigortacısı tarafından sigorta sözleşmesi uyarınca sigortalıya karşı açılan rücu tazminat davalarında, sigortalının sorumlu olduğu miktar yapılan ödeme miktarı olmayıp gerçek zarar miktarı kadardır. Bu nedenle mahkemece, zarar görenlere yapılması gereken gerçek ödeme miktarı tespit edilerek davacı tarafça yapılan ödeme miktarı daha fazla olsa da davalının gerçek zarar miktarıyla sorumluluğuna karar verilmesi gerekir. Bu bakımdan sigorta şirketinin zarar görenlere ödemiş olduğu tazminat tutarının tamamı rücu için yeterli değildir.

Bu durumda mahkemece, davalının gerçek zarar miktarıyla sorumlu olduğu nazara alınarak ödeme tarihindeki (05.04.2013) verilere göre destek.....'ın yakınlarının destekten yoksun kalma zararlarının hesaplanması amacıyla aktüer uzmanı bilirkişiden rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde eksik inceleme ile karar verilmesi doğru görülmemiştir”¹²²

Bunun yanında sigortacı gerçek zararın ancak belirlenen poliçe limitlerine kadar olan kısmını karşılamakla sorumludur¹²³. Sigortacının poliçe limitleri dahilinde sorumluluğu ancak gerçek alacakla ilgili olup bu alacağın tahsili için yapılan yargılama giderleri ve asıl alacağa işleyen faiz kalemleri gerçek alacak kapsamında sayılmaz ve poliçe limitlerinin hesaplanmasında dikkate alınmaz. Diğer bir ifade ile zarar gören poliçe limitleri dâhilinde sigortacının sorumlu olduğu gerçek alacağı talep ederken yapacağı masraflar ve gerçek alacağa işleyen faizleri de ayrıca talep

¹²²www.sinerjimevzuat.com.(Erişim Tarihi:07.11.2021).

¹²³CAN, a.g.e., s. 149.

etme hakkına sahiptir. Sigortacı bu talepleri poliçe limitleri kapsamında değerlendirmeksizin karşılamakla yükümlüdür.¹²⁴

Meydana gelen trafik kazasında sigortacının sorumlu olduğu KZMSS kapsamında kalan teminatlar, maddi zararlar teminatı, sürekli sakatlık teminatı ve destekten yoksun kalma (ölüm) teminatı olacak şekilde üç ana zararı teminat altına almıştır.

Bu kapsamda motorlu araçtan kaynaklanan bir trafik kazasında en önemli maddi zararlardan birisi de zarar görenin üçüncü kişinin aracında kaza tarihi itibarı ile oluşan değer kaybıdır.

Maddi zararlar teminatı KZMSS Genel Şartları A.5.a maddesinde “*Hak sahibinin bu Genel Şartta tanımlanan ve zarar gören araçta meydana gelen değer kaybı dahil doğrudan malları üzerindeki azalmadır. Değer kaybı talep edilmesi halinde tespiti, bu Genel Şart ekinde yer alan esaslara göre Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezinde kurulacak sistem üzerinden sıra esasına göre atanan ilgili branşta ruhsat sahibi sigorta eksperleri tarafından yapılır.*”

Bu kapsamda zarara uğrayan hak sahibinin aracında değer kaybı da dahil olmak üzere meydana gelen trafik kazası nedeni ile ve kaza tarihi itibarı ile oluşan mal varlığındaki eksilmeler maddi zararlar olarak kabul edilir¹²⁵.

KZMSS kapsamında kalan trafik kazasında zarar görenin aracında oluşan değer kaybını talep etmesi durumunda, KZMSS Genel Şartları A.5.a maddesine göre alanında uzman ruhsat sahibi sigorta eksperlerince tespit yapılır. Değer kaybı tespiti yapılırken KZMSS Genel Şartları ekinde bulunan esaslar göz önüne alınır. “Ek-1 Değer Kaybı Hesaplaması” başlığı altında düzenlemenin giriş kısmında, meydana gelen trafik kazasında motorlu araçtaki değer kaybının karşılanabilmesi zarar görenin talep şartına bağlanmıştır. Ancak bu düzenleme ile araçta değer kaybının tazminin talebe bağlanmış olması gerçek zararın sigortacı tarafından karşılanması gerektiğine ilişkin sigortacılık ilkesine aykırıdır¹²⁶.

¹²⁴ YALÇINKAYA, a.g.e., s. 421.

¹²⁵ YILDIZ, a.g.e., s. 15.

¹²⁶ ULAŞ, Teminat s. 9

2918 Sayılı KTK 92 maddesinde anlatılan zararlar ve bu düzenleme ile paralel düzenlenen KZMSS Genel Şartlar A.6 maddesinde sayılan zararlar KTK ve KZMSS Genel Şartlarına göre teminat kapsamı dışında bırakılmıştır. Sigortacı bu düzenlemelerde teminat dışında bırakılan bu zararlardan sorumlu değildir¹²⁷. Bu kapsamda 2918 Sayılı KTK 92/e maddesine göre manevi zararlar sigortacının tazmin yükümlülüğü kapsamında bulunmaz. Zarara uğrayan üçüncü kişiler teminat kapsamında olmayan bu zararlarını TBK genel hükümleri kapsamında zarara neden olan kişi veya kişilerden talep edebilirler.

3.2.2. Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri

3.2.2.1. Sözleşme Yapma ve Prim Ödeme Yükümlülüğü

Sigorta ettirenin, işleyen olarak ifade edildiği 2918 Sayılı KTK'nın 91/1. Maddesine göre KZMSS yaptırımları zorunlu kılınmıştır. Sigorta ettirenin (işletenin) yükümlülüklerinden birisi de prim ödeme borcudur (TTK m.1430).¹²⁸ Sigorta primi peşin ödenmesi gerekmele birlikte taksitler halinde ödenmesi hususu taraflar arasında kararlaştırılabilir¹²⁹. Primlerin taksitli tahsiline ilişkin işlem yapmaya Bakanlık yetkilidir.¹³⁰ Bu durumda sigortacının sorumluluğu poliçenin düzenlenmesi ile başlar. Sigortacı, primlerin tamamen ödenmemesi nedeni ile zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumluluğun başlamadığı savunmasını ileri süremez¹³¹. Bunun sebebi üçüncü kişiyi koruyacak olan sözleşmenin ilk etapta sağlam kurulmasından kaynaklanmaktadır. Sonrasında sigorta ettirenden kaynaklanan bir sebeple taraflar arasından kurulmuş poliçe bir sakatlığa uğrasa bile burada sigorta şirketi sigorta

¹²⁷ ARSLAN, a.g.e., s. 205; Rayegan KENDER, *Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi*, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 13, Sayı 1, 2017, s. 14; KUBİLAY, s. 114; ÇELİK, s. 543.

¹²⁸ MEMİŞ, *Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Hukuki Mahiyeti Ve Değerlendirilmesi*, s. 12.

¹²⁹ Çelik Ahmet ÇELİK, *Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu, Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu: Uygulama ve Yargıtay Kararları, Hesaplama ve Dilekçe Örnekleri*, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017, s. 552; KZMSS Genel Şartları m. C.1. Sigorta Ücretinin Ödenmesi: “*Sigorta ücreti; prim, Güvence Hesabına katılma payı ile sigorta sözleşmesine, bedeline veya primine ilişkin olarak mevcut ve ileride konulacak vergi, resim ve harçlardan oluşur. Sigorta ücretinin tamamı, sözleşme yapılır yapılmaz poliçenin teslimi karşılığında peşinen ödenir. Ancak taraflar, sigorta priminin en az dörtte biri poliçenin teslimi karşılığında peşin olmak koşuluyla, taksitler halinde ödenmesini kabul edebilirler. Bu takdirde sigortacı prim ödenmemesi sebebiyle sahip olduğu sözleşmenin feshi hakkından vazgeçmiş sayılır.*”

¹³⁰ Karayolları Trafik Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2918.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

¹³¹ GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 411; ÇELİK, a.g.e., s. 553.

ettirenin sorumluluğunu zarar görene yükleyemez.¹³² TTK 1484/1 bu hususun tam örneğidir.

Ülkemizde trafik kazası sayısı oldukça fazla olup, sigorta şirketleri bu sayının fazla olmasını ve zarar ettiklerini öne sürerek sigorta primlerinin artırılmasını talep etmektedirler. Ancak sigorta şirketlerinin zararlarını azaltmak açısından sadece primleri artırmak yetmez, trafik kazalarının nedenlerine de bakmak gerekir. Bu noktada sürücülerin tecrübesi ve yaptıkları kaza sayısı büyük önem taşımaktadır. Hiç kaza yapmamış bir sürücü ile yılda 2-3 kez kaza yapmış bir sürücü aynı olamayacağından, öğretide sigorta sözleşmesinde risk primi belirlendikten sonra, sistemin “azaltılmış ve artırılmış prim” uygulaması savunulmaktadır.¹³³ Azaltılmış ve artırılmış prim sistemi ile ilgili olarak 24 Nisan 2019 tarihinde yeni bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeye göre; Trafik ihlalleri sonucu sürücülere verilen ceza puanları risk değerlendirmesinde esas alınabilir ve sürücü belgelerinin geri alınma zamanlaması ve nedenleri sigorta priminin belirlenmesinde kullanılabilir hale gelmiştir.¹³⁴

3.2.2.2. İhbar (Beyan) Yükümlülüğü

Beyan yükümlülüğü, esas olarak sigorta sözleşmesinden önce, sigorta sözleşmesi sırasında ve rizikonun gerçekleşmesinden sonra olmak üzere üç farklı şekilde düzenlenmiştir. Bu beyan yükümlülüklerini burada tek bir başlık altında ele almayı uygun gördük.

Beyan yükümlülüğü genel itibarıyla TTK’nın 1436. maddesinde düzenlenmiştir. Söz konusu madde, 6762 sayılı Kanun’daki düzenleme neticesinde var olan net bilgi ile açıklayıcı konumda olmaktadır.¹³⁵ TTK’ın 1436. maddesine göre, “sigortacı, sigorta ettirene cevaplaması için bir soru listesi vermiş ise bu listede

¹³² Konu ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz; GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 412; ÇELİK, a.g.e., s. 554.

¹³³ KENDER; Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi; s. 16.

¹³⁴ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e. s. 24.

¹³⁵ Sevgican AYDIN, Sigorta Ettirenin Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğünün İhlali ve İhlal Halinde Sigortacının Hakları, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 23.

sorulan hususlar dışında sigorta ettirene sorumluluk yüklenemez".¹³⁶ Burada görüleceği üzere kanun koyucu sigorta ettirenlerin riziko üzerinde etkisi olacak önemli durumlar konusunda uzmanlıkları olmadığını dikkate alarak, beyan hususunun liste esasına üzerine kurulu olması ilkesini benimsemiştir.¹³⁷ Sigorta ettirene uygun cevapları vermesi için soru listesi verildiğinde, listede var olan sorular dışında kalan ve beyan (ihbar) edilmesi gereken diğer önemli hususların akıbetinin ne olacağı ise, yine aynı maddede düzenlenmiştir. Kural olarak sigorta ettirene listede var olan sorular dışında herhangi bir sorumluluk yüklenemez; fakat sigorta ettiren tüm bunlara rağmen bildiği önemli hususları kötü niyetli olarak saklamış ise sorumluluğu yine de söz konusu olacaktır.¹³⁸ Sigortalanan menfaate ilişkin rizikonun gerçekleşmesi ile birlikte sigortacının tam ve kesin bilgi sahibi olması sigorta ettirenin yükümlülüğündedir. Bu hususta sigorta ettirenin ihbar yükümlülüğü bulunmaktadır.¹³⁹ Buna göre sigorta sözleşmesi yapılırken, sigorta ettiren tarafından sözleşmeyi etkileyen tüm hususlar sigortacının dikkatine sunulmalıdır.¹⁴⁰ Bu durum hem primlerin belirlenmesi hem de sigortacının karşılanması gereken menfaati tanınması ve bu konuda kapsamlı bilgiye sahip olması bakımından önemlidir.¹⁴¹ Sigorta ettiren sigortacıya daha sıkı koşullarla bir sigorta sözleşmesinin yapılmasını gerektirecek verileri vermemiş ve bunu kasten yapmışsa bildirim yükümlülüğünün ihlali, sigorta bedelini etkileyebilecek nitelikte ise sigortacı, sigorta tazminatının ödenmesinden sonra ödediği tutarı sigorta ettirenden geri alma hakkına sahiptir.¹⁴² Sigorta ettiren bazı hususları kasten sigortacıya bildirmemiş ve tazminat ödenmişse, sigortacı ödenen prim ile alınacak prim arasındaki orandan farklı bir meblağı sigorta

¹³⁶ A. Oğuzhan HACİÖMEROĞLU, Sigorta Sözleşmelerinin Kuruluş Safhasındaki Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğünün Culpa In Contrahendo Sorumluluğu Açısından Değerlendirilmesi, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, S.2, 2015, s. 59.

¹³⁷ AYDIN, a.g.e., s. 106, KENDER, Hususi Sigorta, s. 324.

¹³⁸ HACİÖMEROĞLU, a.g.e., s. 60, AYDIN, a.g.e., s. 107.

¹³⁹ Belin KÖROĞLU ÖLMEZ, *Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğü*, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:1, Sayı:2, 2016, s. 265, AYDIN, a.g.e., s. 260, GÜNAY, a.g.e., s. 110, AYHAN, ÇAĞLAR VE ÖZDAMAR, a.g.e., s. 193, KARA, a.g.e., s. 249, ULAŞ, a.g.e., s. 86, ÜNAN, a.g.e., s. 317, ÖĞÜZ, YAZICIOĞLU, a.g.e., s. 104.

¹⁴⁰ GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 412

¹⁴¹ HACİÖMEROĞLU, a.g.e., s. 54.

¹⁴² KARA, a.g.e., s. 241; GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 412, AYDIN, a.g.e., s. 214.

ettirenden talep edebilir.¹⁴³ Sigortacı, risk ortaya çıkmadan durumu öğrenirse, prim farkını ödemesi gerektiği konusunda sigortalıyı derhal uyarır.¹⁴⁴

İhbar yükümlülüğü sözleşmenin başlangıcında, sözleşme süresi içinde ve rizikonun gerçekleşmesi ile doğar.¹⁴⁵ 6102 Sayılı TTK 1435. maddesine göre, sözleşmenin kurulması aşamasında önem arz eden, sözleşmenin yapılmasını veya koşullarını etkileyecek bütün önemli hususların tam ve eksiksiz bildirilmesini de kapsar¹⁴⁶. Sözleşme süresi içerisinde ihbar yükümlülüğü TTK 1444. maddesinde ve KZMSS Genel Şartları m. C.3’de düzenlenmiştir.¹⁴⁷ TTK m. 1444’e göre sigortalı veya onun izni ile bir başkası, rizikonun meydana gelme ihtimalini artırır veya sonucunu ağırlaştırıcı eylemlerde bulunursa veya sözleşmenin kurulması sırasında rizikoyu arttırdığı kesin olarak kabul edilen durumlardan biri gerçekleşirse durumu öğrendiği andan itibaren en geç on gün içinde sigorta şirketine bildirmelidir. Sigorta şirketi, sigorta primlerindeki farkın ödenmesi talebini, durumun öğrenildiği günden itibaren sekiz gün içinde sigortalıya bildirmekle ve sigortalı, talep edilen sigorta primi farkını sigorta şirketine ödemekle yükümlüdür.¹⁴⁸ Sigortalı bu primi ödemez ise süre sonunda sözleşme feshedilir ve prim iade edilir.¹⁴⁹ Sigortalı ihbarda bulunmazsa ve risk gerçekleşirse, sigorta şirketi sigortalıya ödenen tazminatı talep edebilecektir.¹⁵⁰

TTK 1446/1. Maddesine göre rizikonun gerçekleşmesinden sonra sigorta ettiren ihbar yükümlülüğünü derhal yerine getirmelidir.¹⁵¹ Riskin meydana geldiğinin bildirilmemesi veya bildirimde gecikme olması tazminat veya ödenecek bedelin artmasına neden olmuşsa, bildirimde bulunmayan sigortalının kusurunun ağırlığı

¹⁴³ ULAŞ, Sigorta Hukuku, ss. 584-585.

¹⁴⁴ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e., s. 25.

¹⁴⁵ AYDIN, a.g.e., s. 226.

¹⁴⁶ GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 412; ÇELİK, a.g.e., s. 552; HACİÖMEROĞLU, a.g.e., s. 50.; KZMSS Genel Şartları m. C.2 uyarınca; “*Sigorta ettiren/sigortalı, sözleşmenin yapılması sırasında bildiği veya bilmesi gereken tüm önemli hususları sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Sigortacıya bildirilmeyen, eksik veya yanlış bildirilen hususlar, sözleşmenin değişik şartlarda yapılmasını gerektirecek nitelikte ise, önemli kabul edilir. Sigortacı tarafından yazılı olarak sorulan hususlar, aksi ispat edilinceye kadar önemli sayılır.*”, AYDIN, a.g.e., s. 163.

¹⁴⁷ KARA, a.g.e. s. 242.

¹⁴⁸ Türk Ticaret Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

¹⁴⁹ GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 412

¹⁵⁰ ULAŞ, Sigorta Hukuku, s. 585.

¹⁵¹ Türk Ticaret Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

oranında tazminat veya bedelde indirim talep edilir. Ancak sigortacı, rizikonun fiilen oluştuğunu önceden öğrenmişse, indirim hükmünden yararlanamaz.¹⁵² Bir rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortalı, sorumluluğunu doğuran olayı öğrendiği tarihten itibaren on gün içinde sigorta şirketine bildirmek ve tazminat taleplerini derhal sigorta şirketine bildirmekle yükümlüdür.¹⁵³ Bu yükümlülüğün ihlali, sigortacıyı zararı tazmin etme yükümlülüğünden kurtarmaz. Ancak, bir ihlal nedeniyle ödenecek tutar artarsa, yapılan ödeme, yükümlülüğü ihlal etmedeki kusuru oranında sigortalıdan kesilir.¹⁵⁴

3.2.2.3. Sigorta Ettirenin Zararı Azaltma ve Önleme Yükümlülüğü

Sigorta ettiren TTK 1448. maddesine göre rizikonun gerçekleşmesi veya gerçekleşme ihtimalinin artması durumunda, oluşacak muhtemel zararlara engel olma, oluşan zararı azaltma veya artmasını önleme, sigorta şirketinin üçüncü kişilere rücu hakkını muhafaza etme amaçlı alınması gereken önlemleri almakla sorumludur.¹⁵⁵ Burada rizikonun gerçekleşme ihtimali öngörülüyor ise somut olaya göre belirli önlemler alınmalıdır. Konu ile ilgili örnek vermek gerekirse “ Yangın rizikosuna karşı sözleşmeye konu olmuş bir aracın motor bölümü alev almışsa burada sigorta ettiren yangın tüpü gibi söndürücü araçlar ile olaya müdahale etmeli ve zararı daha da büyümesini engellemelidir.”¹⁵⁶ KZMSS Genel Şartları m B.1.1-b maddesi de TTK’nın 1448. maddesi ile paralel düzenlenmiştir.¹⁵⁷ Buna göre sigortalı, zararı önlemek, azaltmak, zararın artmasını önlemek veya sigortacının rücu haklarını korumak için mümkün olduğu ölçüde önlem almak ve sigorta şirketinin bu amaçla verdiği talimatlara uymakla yükümlüdür.¹⁵⁸ Kanun koyucu burada her ne kadar bu yükümlülükleri üç başlık olarak değerlendirse de burada aslına bakıldığında üç yükümlülük iç içedir. Yukarıda verilen örnek tekrar incelendiğine sigorta ettirenin müdahalesi ilk etapta motoru korumak ardından alevin motordan sıçrayıp iç bölüme (

¹⁵² YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e., s. 26.

¹⁵³ GÖKCAN ve KAYMAZ, a.g.e., s. 413.

¹⁵⁴ ÇELİK, Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu, s. 554. GÜNAY, a.g.e., s. 114.

¹⁵⁵ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e., s. 27, Kemal ŞENOCAK, Mal Sigortalarında Sigorta Ettirenin Zararı Önleme Ve Azaltma Vecibesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, s. 392, GÜNAY, a.g.e., s. 130.

¹⁵⁶ Örneğin alındığı kaynak için bkz; GÜNAY, a.g.e., s. 131.

¹⁵⁷ YALÇINKAYA, a.g.e., s. 424, ŞENOCAK, Mal Sigortaları, s. 394.

¹⁵⁸ ŞENOCAK, a.g.e., s. 217.

döşeme, koltuk vb) kadar sirayet etmesini engellemektir.¹⁵⁹ Bir başka deyişle burada sigorta ettirenden imkan dahilinde olan önlemlerin alınması beklenmektedir. Örneğin yanan bir evin içne girip evin söndürülmesi sigorta ettirenden beklenmezken, henüz mutfak bölümünde başlayan yangına müdahale edilerek evin tamamının yanmasının engellenmesi sigorta ettirenden beklenen bir yükümlülüktür.¹⁶⁰ Bu yükümlülüklerin ihlal edilmesi halinde sigortacı ödemenin yapılmış olması kaydıyla rücu hakkına sahiptir.¹⁶¹

3.2.2.4. İşletenin Değişmesi Durumunda İhbar Yükümlülüğü

TTK'nın 1470. maddesinde sigorta edilen çıkarın sahibinin değişmesi halinde sözleşmede aksine bir düzenleme ve hal mevcut değilse sigorta ilişkisinin sona ereceği düzenlenmektedir.¹⁶² 2918 Sayılı KTK 94. Maddesi ve KZMSS Genel Şartları m. C.4'e göre ise sigortalanan aracın işleteninin sigorta sözleşmesinden sonra değişmesi halinde aracı devreden kişi durumu on beş gün içerisinde sigortalıya bildirmekle yükümlüdür.¹⁶³ İşletenin değişmesi halinde sigorta sözleşmesi on beş gün geçerliliğini koruyacak, bu süre sonunda sigortacının sözleşmeyi feshetme hakkı doğacaktır.¹⁶⁴ İşletenin değişmesi ile sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi birbirinden farklıdır. Birinde mülkiyet ilişkisi mevcutken diğerinde sigorta edilen menfaatin işleteni söz konusudur. Bu kapsamda birinde sözleşme ilişkisi sona ererken diğerinde sigortalıya bildirim yapılması yükümlülüğü öngörülmüştür.¹⁶⁵

3.3. Sigortacının Sorumluluğunun Şartları

3.3.1. Genel Şartlar

Sigortacı, 2918 Sayılı KTK ve KZMSS Genel Şartlarına göre, işleten, sürücü veya yardımcılarının kusuru oranında sorumlu olarak oluşan gerçek zararın belirli bir

¹⁵⁹ GÜNAY, a.g.e., s. 132

¹⁶⁰ GÜNAY, a.g.e., s. 133.

¹⁶¹ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e., s. 27, ŞENOC AK, Mal Sigortaları, s. 422.

¹⁶² Türk Ticaret Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

¹⁶³ Karayolları Trafik Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2918.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

¹⁶⁴ KARA, a.g.e., s. 379.

¹⁶⁵ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e. ss. 24-25.

meblağa kadarını üstlenir¹⁶⁶. Ancak sigortacının işleten yerine geçerek zarar gören üçüncü kişilerin zararının tazmini için kanunda öngörölmüş şartların gerçekleşmiş olması gerekir. Söz konusu şartlar, kanunda işleten için öngörölmüş olsa da, işletenin riskini sigortalayan sigortacı da bu şartlar meydana gelmişse tazmin yükümlölüğü altına girer¹⁶⁷.

Öncelikle bir sigorta sözleşmesinin bulunması gerekir. KZMSS zorunlu olmakla birlikte KZMSS yaptırılmamış ise rizikonun gerçekleşmesi halinde motorlu aracın işletilmesinden kaynaklı zarara uğrayan üçüncü kişi sigorta şirketine başvuramayacaktır¹⁶⁸.

İkinci şart ise işletenin sorumluluğunda olan bir motorlu aracın işletilmesinden kaynaklanan bedensel bir zarar veya maddi bir zararın meydana gelmesidir¹⁶⁹. Kaza sonucu zarar gören kişiler, araç sürücüsü, işleteni veya işle ilgili diğer yardımcı kişiler olabileceği gibi, araçtaki yolcular veya yayalar da olabilir.¹⁷⁰ Yani bir kaza sonucunda bir yolcu veya yaya ölmüş veya yaralanmış, kazaya karışan araçlar hasar görmüş, taşıma sırasında yolcunun bagajı ve eşyaları zarar görmüş olabilir.¹⁷¹ Trafik kazası sonucu meydana gelen hasar, aracın otoyolda veya otoyol sayılan yerlerde çalışması sırasında meydana gelmesi gerekmektedir.¹⁷² Motorlu aracın çalışması ile ilgili olarak zarara neden olan işletici, KTK m. 85/1 uyarınca verilen zarardan sorumludur. İşletici zararlardan sorumlu iken, sigortacı da bu zararlardan sözleşme sebebiyle sorumludur.¹⁷³

Üçüncü şart olarak meydana gelen zararın trafik kazasından kaynaklanan bir zarar olması gerekir. Trafik kazası dışında motorlu aracın neden olduğı bir olayda gerçekleşen zarar KZMSS kapsamında olmadığı için işletenin sorumluluğı genel hükümlere göre değerlendirilir¹⁷⁴. Bazı durumlarda, kaza yapan bir araba kısa sürede iki veya daha fazla kişiyi yaralayabilir. Bu zararların tek bir kazadan kaynaklandığı

¹⁶⁶ ÇELİK, a.g.e., s. 143.

¹⁶⁷ ARSLAN, a.g.e., s. 199; MEMİŞ, a.g.e., s. 80.

¹⁶⁸ BAĞRIAÇIK, a.g.e., s. 259.

¹⁶⁹ ORHUNÖZ, a.g.e., s. 234.

¹⁷⁰ ARSLAN, a.g.e., s.200.

¹⁷¹ ÇELİK, a.g.e., s. 74.

¹⁷² HAVUTÇU ve GÖKYAYLA, a.g.e., s. 35

¹⁷³ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e., s. 29

¹⁷⁴ BOZER, a.g.e., s. 153; BAĞRIAÇIK, a.g.e., s. 261.

kabul edilirse, sigortacı toplu ödeme yapar. Kaza sayısı birden fazla ise nedensellik ilişkisi önem kazanır ve kazalar arasında nedensellik ilişkisi kurulabiliyorsa sigortacının bir ödeme yapması yeterlidir.¹⁷⁵ Trafik kazaları dışındaki hasarlar, yani kullanılmayan araçlardan kaynaklanan hasarlar ise sigorta kapsamında değildir. Bu durumda işletmecinin sorumluluğu adi kusur sorumluluğu kapsamında değerlendirilir.¹⁷⁶ İşletmecinin kusurundan doğan zararlar bakımından sigortacının sorumluluğu doğmaz.¹⁷⁷

Dördüncü şart ise meydana gelen kaza ve zarara motorlu aracın sebep olması gerekir. 2918 sayılı KTK 3. Maddesine göre gücünü fosil yakıtlardan veya elektrikten alan veya her ikisinden birlikte alan(hibrit) bir motorun çalışması sonucu hareket eden veya bir noktadan başka bir noktaya kadar gidebilen, insan, hayvan veya yük taşıyan araçlar motorlu araçlardır.¹⁷⁸ Karayollarında insanları, yükleri ve hayvanları taşımada kullanılan araçlardan kaynaklanan hasarların sorumluluğu işletmeciye ve dolayısıyla sigortacıya aittir.¹⁷⁹ Motor gücü olmaksızın insan veya hayvan gücüyle hareket eden araçlar ise KTK m 85 kapsamının dışındadır.¹⁸⁰

Beşinci şart olarak hayat bulan kaza ile motorlu araç arasında uygun illiyet bağının kurulabilmesi gerekir¹⁸¹. Araç işletenin veya adamlarının olayda kusuru veya araçtaki bir arıza ya da yardım fiili meydana gelen kazanın ve zararın oluşumunda hiçbir etkisi yok ise aradaki uygun illiyet bağı kesilmiş demektir. Bu durumda araç işleten meydana gelen trafik kazasından sorumlu olmayacaktır¹⁸².

Bu şartların yanında altıncı olarak trafik sigortası kapsamında, sigortacının sorumlu tutulabilmesi ve meydana gelen zarar nedeniyle ödeme yapabilmesi için hasar ile araç arasında illiyet bağı bulunması gerekir.¹⁸³ Kaza taşıtın sürücüsünün veya yakınlarının kusuru veya araç arızası gibi nedenlerden dolayı meydana

¹⁷⁵ Hamdi YILMAZ. *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*. 1 Baskı." İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2014, s.303.

¹⁷⁶ ÇELİK, a.g.e, s. 73.

¹⁷⁷ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e., s. 29

¹⁷⁸ ÇELİK, a.g.e, s. 73.

¹⁷⁹ ARSLAN, a.g.e., s. 201.

¹⁸⁰ M. Kemal OĞUZMAN ve Turgut ÖZ, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* Cilt II, 12. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2016, s. 192-193.

¹⁸¹ BAĞRIAÇIK, a.g.e., s. 261.

¹⁸² ARSLAN, a.g.e., s. 201.

¹⁸³ BAĞRIAÇIK, a.g.e, s. 261.

gelmemişse olayda nedensellik ilişkisi olmadığından araç sürücüsü sorumlu değildir.¹⁸⁴ Dolayısıyla özel olarak meydana gelen zarar, motorlu aracın işletilmesinden veya işletilme durumunda olmayan motorlu aracın işleteni veya fiillerinden mesul olduğu kişilerin kusurundan kaynaklanıyor ise işletinin sorumluluğundan bahsedilebilirken, motorlu araçta bulunan bir bozukluğun ya da kaza sonrası yapılan yardım fiillerinin varlığı halinde işletenin sorumluluğundan bahsedilemeyecektir.¹⁸⁵ Kazadan dolayı ceza davası açılmış ve yargılama yapılmışsa, nedensellik ilişkisinin kurulamaması hâkimi yükümlü tutmaz. Çünkü ceza hukukunda nedensellik ilişkisi sorumluluk hukukuna göre daha dar yorumlanmaktadır. Ancak ceza mahkemesinde nedensellik ilişkisi tespit edilirse bu tespit hâkimi bağlar.¹⁸⁶

Meydana gelen kaza veya zararın, zarar görenin veya üçüncü kişilerin ağır kusurundan veya mücbir sebepten kaynaklandığı ispatlanmadıkça sigortacının sorumluluğu devam edecektir¹⁸⁷. Araç işleten, kendisi veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kazanın veya zararın gerçekleşmesinde hiçbir kusuru olmadığını ve araçta bozukluğun kaza nedeni olduğunu ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulacaktır¹⁸⁸.

3.3.2. Özel Şartlar

Özel şartlardan ilkinde göre KTK m. 85 inci madde kapsamındaki tazmin için, zararın aracın çalışmasından, aracın çalışmayan durumda olmasından, aracın sürücüsünün veya sorumlu olduğu kişilerin kusurundan veya araçta arıza veya bir kazadan sonra bir yardım eyleminden kaynaklanması gerekir.¹⁸⁹

İkinci olarak işletenin kurtuluş kanıtı getirmesi gerekmektedir.¹⁹⁰ Buna göre taşıt işleticisinin bağlı olduğu bir teşebbüsün işleticisi veya sahibi, kazanın mücbir sebep veya mağdurun veya üçüncü bir kişinin ağır ihmali sonucu meydana geldiğini

¹⁸⁴ ARSLAN, a.g.e., s. 201

¹⁸⁵ BAĞRIAÇIK, a.g.e., s. 261.

¹⁸⁶ HAVUTÇU ve GÖKYAYLA, a.g.e, s. 39.

¹⁸⁷ KARA, a.g.e., s. 244.

¹⁸⁸ ARSLAN, a.g.e., s. 204.

¹⁸⁹ BAĞRIAÇIK, a.g.e., s. 261.

¹⁹⁰ YALÇINKAYA DUMAN, a.g.e., s.31.

herhangi bir kusuru olmaksızın ispat etmedikçe sorumluluktan kurtulamaz.¹⁹¹ Bir aracın sürücüsü, ancak sorumlu olduğu kişinin hatası olmadığını ve aracın arızasının kazanın nedeni olduğunu kanıtlaması durumunda sorumluluktan kurtulabilir.¹⁹²

4. ARAÇ DEĞER KAYBININ ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI TEMİNATI KAPSAMINDAKİ YERİ

Araç değer kaybı kavramı, hasarlı bir motorlu araçta oluşan hasarın nitelendirilmesinde kullanılan bir kavramdır. Motorlu aracın değer kaybı ile, hasarlı bir araçta yapılan onarım, bakım, tamir ve tadilat gibi işlemler sonucunda ikinci el piyasa değerindeki düşüş ifade edilmektedir.¹⁹³ Trafik kazası geçiren motorlu araç, tamir, tadilat ve bakımı ne kadar iyi yapılırsa yapılsın, değişen parçaları ne kadar orijinal olursa olsun mutlaka piyasa değerinde bir düşüş yaşamaktadır.¹⁹⁴ Kaza nedeni ile değişen parçalar orijinal ve yenilenmiş olsa da meydana gelen hasar, motorlu araçta önceki değerine veya emsal araçlara göre bir değer kaybı oluşmasına neden olur düşüncesi artık ikinci el piyasasında yerleşmiştir. Zira hasarsız bir araç ile hasarlı bir aracın onarım görmesine rağmen aynı değerde olamayacağı göz ardı edilemeyen bir gerçektir.¹⁹⁵

Bu nedenle ikinci el motorlu araç alım ve satışlarda aracın daha önceden değişen parçalarının olup olmadığı, parçalarının orijinal olup olmadığı, hasar görüp görmediği, trafik kazası geçirip geçirmediği göz önüne alınarak aracın piyasa değeri belirlenir. Hatta bu durum açık oto pazarlarında, araç satış galerilerinde veya internet araç satış platformlarındaki araç ilan panolarında açıkça bu hususlar belirtilir. Yine hasara uğramış araçlara ilişkin hasar kaydı bilgileri aracı sigortalayan sigorta şirketleri aracılığı ile Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi kayıtlarında yer verilerek araca ilişkin kaza kayıt ve hasar bilgilerine erişim mümkün hale getirilmiştir.¹⁹⁶ Kısaca araç değer kaybı, motorlu bir aracın trafik kazası öncesinde piyasa sürüm değeri ile

¹⁹¹ KARA, ,a.g.e., s.244.

¹⁹² ARSLAN, a.g.e., s. 204.

¹⁹³ Fikri Tunç KESKİN, Araç Kıymet (Değer) Kaybı, Adalet Yayınevi 3. Baskı, Ankara, 2020, s. 9.

¹⁹⁴ KESKİN, Değer Kaybı, s. 10.

¹⁹⁵ ÇELİK, a.g.e., s. 468.

¹⁹⁶ KESKİN, Değer Kaybı, s. 13.

trafik kazası sonrası aracın tamir ve bakımının yapılmasından sonra piyasa sürüm değeri arasında oluşan farktır¹⁹⁷.

Değer kaybı, motorlu araçta oluşan hasarın bedeli ile doğru orantılı da değildir. Diğer bir ifade ile motorlu araçta meydana gelen hasarın boyutu değer kaybı hesabında bire bir dikkate alınmaz. Zira motorlu araçta meydana gelen hasar bedeli tespit edilirken hasarın giderilmesinde kullanılan parça değişim bedeli ve işçilik bedeli göz önüne alınırken, araçta hasar nedeni ile oluşan değer kaybı hesabında motorlu araçta parça değişim bedeli dikkate alınırken işçilik bedeli değer kaybında göz önüne alınmaz. Ayrıca her parça değişimi veya onarımı da araçta değer kaybı oluşturmaz.¹⁹⁸

Nitekim Yargıtay HGK, 15.06.2021, E.2017/ 2049-K.2021/771 Sayılı kararında benzer bir tanıımı şu şekilde yapmıştır;¹⁹⁹ *“Kazanın oluş şekline göre değişkenlik göstermekle birlikte, kazalı bir araçta hayatın olağan akışına göre değer kaybı oluşacağı muhakkaktır. Kazalı bir araçta değer kaybı oluşup oluşmadığı veya oluşan değer kaybının miktarı; aracın modeli, markası, kaza tarihindeki yaşı, kilometresi, hasarın nitelik ve niceliği vs. gibi hususlara bağlı olarak değişiklik gösterebilir. Değer kaybı; bahsedilen kriterler göz önüne alınarak, aracın hasarsız hâliyle ve kaza tarihi itibarıyla serbest piyasadaki ikinci el piyasa rayiç değeri ile aracın hasarı onarıldıktan sonraki hâline göre serbest piyasadaki ikinci el piyasa değeri arasındaki farkın tespit edilmesiyle bulunur.”*

2918 sayılı KTK 85. Maddesinde *“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.”* şeklinde düzenleme ile değer kaybından, işleten ve araç işleticisinin bağlı olduğu

¹⁹⁷ ÇELİK, a.g.e., s. 467.

¹⁹⁸ KESKİN, Değer Kaybı, s. 18.

¹⁹⁹ Yarg. Kararının alındığı kaynak için bkz; <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay-kararlari/hukuk-daireleri/hukuk-genel-kurulu?pg=2>.

girişim sahibinin hukuki mesuliyeti bulunduğu devamında Kanun'un 90. maddesinde ise değer kaybının KZMSS kapsamında tazmin edileceği düzenlenmiştir.²⁰⁰

Ayrıca Hazine ve Maliye Bakanlığı'nca 14.05.2015 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan ve 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın 5. maddesine göre “*Maddi Zararlar Teminatı: hak sahibinin kaza tarihi itibariyle bu genel şartta tanımlanan ve zarar gören araçta meydana gelen değer kaybı dâhil doğrudan mallar üzerindeki azalmadır. Sigortalının sorumlu olduğu araç kazalarında değer kaybı, talep edilmesi halinde ilgili branşta ruhsat sahibi sigorta eksperleri tarafından tespit edilir. Değer kaybı tespiti bu Genel Şart ekinde yer alan esaslara göre yapılır*” şeklinde düzenleme ile değer kaybı maddi tazminat talepleri kapsamında zarar gören üçüncü kişiler tarafından talep edilebileceği düzenlenmiştir.²⁰¹

4.1. Araçlarda Oluşacak Değer Kaybı Teminatının Şartları

Bir trafik kazası sonrası motorlu araçlarda oluşan değer kaybı maddi tazminat kapsamında talep edilecektir. KZMSS sigortası kapsamında talep edilebilmesi için bazı şartların bulunması gerekir. Bu şartlar aşağıda incelenecektir.

4.1.1. Değer Kaybı Çift Taraflı Trafik Kazası Sonucu Meydana Gelmeli

Motorlu araçta oluşan değer kaybının, çift taraflı bir trafik kazası sonucu meydana gelmesi gerekir. Diğer bir ifade ile motorlu aracın tek taraflı olarak bir kaza yapması, örnek olarak; bir duvara çarpması, direksiyon hakimiyetini kaybederek yoldan çıkıp bankete çarpması veya şarampole yuvarlanması, bir ağaca çarpması şeklinde meydana gelen bir kazada motorlu aracın hasar görmesi nedeni ile oluşan değer kaybını KZMSS kapsamında olarak talep edilemez.

4.1.2. Araç İşleten Tam Kusurlu Olmamalı

Çift taraflı meydana gelen kaza, araç işletenin tam kusuru sonucu meydana gelmemesi gerekir. Çift taraflı kazalarda taraflar kendi kusurları kadar karşı tarafın zararlarından sorumlu olacağından tam kusurlu tarafın motorlu aracında meydana

²⁰⁰ KESKİN, Değer Kaybı, s. 99.

²⁰¹ KESKİN, Değer Kaybı, s. 100, H. KARA, a.g.e., s. 323.

gelen trafik kazası sonucu oluşan değer kaybını KZMMS kapsamında talep edemeyecektir.²⁰²

4.1.3. Araçta Bir Hasar Oluşmalı ve Onarılmalı

Meydana gelen çift taraflı trafik kazasında motorlu araçta bir hasar oluşması ve bu hasarın onarılmış olması gerekir. Hasar onarılmamış ise araçta değer kaybı olduğu öne sürülemez. Hasarın onarımına ilişkin tüm belge ve faturaların değer kaybının tespitinde önem arz etmektedir.

4.1.4. Onarılan veya Değişen Parçalar Daha Önceki Bir Kaza Sonrası Onarılmamalı Veya Değiştirilmemeli

Daha önce meydana gelen bir kaza sonrasında değiştirilen veya onarılan parçaların meydana gelen çift taraflı trafik kazası sonrasında ikinci kez değiştirilmiş veya onarılmış olmaması gerekir. Zira daha önce aynı yerde değişen veya onarılan bir parça nedeni ile motorlu araçta bir değer kaybı yaşanmıştır. İkinci kez çift taraflı trafik kazası nedeni ile hasar gören bu parçanın veya yerin değiştirilmesi veya onarılması halinde araçta iki kez değer düşüklüğü yaşanmayacaktır.

4.1.5. Meydana Gelen Trafik Kazasından İtibaren İki Yıl Süre Geçmemeli

Meydana gelen çift taraflı trafik kazası nedeni ile araçta oluşan değer kaybının KZMSS kapsamında talep edilebilmesi, 2918 Sayılı KTK 109/1. Maddesine göre, zararı ve bu zararın sorumlusunun öğrenilmesinde itibaren iki yıl ve herhalde, kaza tarihinden başlayarak on yıllık zamanaşımına süresine tabidir. Yine aynı kanunun ikinci fıkrasında ise, *"dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğar ve Ceza Kanunu bu fiil için daha uzun bir zamanaşımı süresi öngörmüş ise, bu süre maddi tazminat talepleri için de geçerlidir"* hükmüne yer verilmiştir.

4.2. Araçlardaki Maddi Kayıpların Sınırı

Motorlu araçta trafik kazası nedeni ile meydana gelen değer kaybı KZMSS'da poliçede belirlenen limitler kadardır. Bu limiti aşan bir değer kaybı

²⁰² YALÇINKAYA, a.g.e., s. 433.

olması durumunda genel hükümlere göre talep edilebileceği gibi ihtiyari mali sorumluluk sigortacısından da talep edilebilir.

Yargıtay bir kararında²⁰³ Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının 1. maddesi gereğince trafik sigortasının işletene düşen hukuki sorumluluğu sigorta limitleri dahilinde teminat altına aldığı ve zarar gören üçüncü şahsın gerçek zararından sorumlu olacağını, trafik kazasında zarar gören aracın hasarı onarılsa dahi onarımdan sonra aracın piyasa rayiç satış fiyatında düşüklük oluşacağı, kaza nedeniyle araçta meydana gelen değer kaybının, gerçek zarar içinde değerlendirileceği ve bu zarardan hem zarar verenin hem de KZMSS şirketinin sorumlu olduğunu, sigortacının aracın işletenine yükletilebilecek hukuki sorumluluğu poliçe teminatı kapsamında olmak şartıyla karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası haddi üstünde kalan kısmını poliçede yazılı azami miktara kadar temin edeceği, ihtiyari mali mesuliyet sigortası kapsamının başlangıç noktasının ise zorunlu trafik sigorta limitinin üzerinde kalan kısmı olduğu, gerçek zarar miktarının zorunlu trafik sigorta limitini geçtiği anda ihtiyari mali mesuliyet sigortası güvencesinin başladığını, bu nedenle zarar, trafik sigortası kapsamında kalmakta ise ihtiyari mali mesuliyet sigortacısının sorumluluğunun başlamayacağını ifade etmiştir.

Ayrıca ZMSS Genel Şartlarının Ek “1.Değer Kaybı Hesaplaması” bölümünün üçüncü fıkrasına göre motorlu araçta meydana gelen maddi hasar, aracın piyasa rayiç bedelinin %2’sinin altında kalması durumunda²⁰⁴ aracın değer kaybı miktarı araçta meydana gelen maddi hasar miktarını aşamaz.²⁰⁵

4.3. Teminat Dışı Kalan Haller

Zorunlu Mali sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Ek “1.Değer Kaybı Hesaplaması” bölümünün ikinci fıkrasında “Teminat Dışında Kalan Haller” başlıklı bölümde değer kaybı hesabında teminat dışı kalan haller düzenlenmiştir. Söz konusu düzenlemeye göre araçta meydana gelen hasar nedeni ile yapılan onarımlarda;

²⁰³ Yargıtay 17. H.D. 12.12.2016, E.2016/7008-K.2016/11431.

²⁰⁴ Yaşar UYSAL, *Trafik Kazalarına Karışan Araçların Onarım Sonrası Piyasa Rayicindeki Değer Kaybı ve Kaza Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019, s. 22.

²⁰⁵ UYSAL, a.g.e., s.110.

1) Mini onarım ile giderilebilen basit kaporta, plastik tampon/parça onarımları, mekanik, elektrik, elektronik, cam, radyo/teyp, lastik, hava yastığı, jant, ve döşeme aksamı hasarları,

2) Ana iskelet ve şaside hasar olmaksızın, vidalı parçalarda yapılan onarım/değişim ile giderilebilen hasarlar,

3) Aracın kaza anındaki rayiç değerinin %25'ini aşan değer kaybı talepleri, (Bu maddede düzenlenen sınır bir araç için talep edilecek toplam değer kaybı limiti olup daha önceden ödenen değer kaybı tazminatları limitten mahsup edilir),

4) Kaza tarihi ile ihbar tarihi arasında araç üzerinde mülkiyet değişikliği olan araçlar ile ilgili talepler,

5) Hurda Belgeli Çekme Belgeli ve işlemi görmüş araçların değer kaybı talepleri,

6) Kısa süreli kiralık araçlar, dolmuş, taksi, uzun süreli(bir yıl veya daha uzun) kiralık araçlarda eksper tarafından hesap edilen değer kaybının %50'sini aşan talepler, test aracı, antika ve koleksiyon sayılan araçlardaki hasar sebebiyle yapılan değer kaybı talepleri,

7) Tekerlekli/paletli ve zırlı toplumsal müdahale araçları, yol süpürme araçları, belediye otobüsleri, itfaiye araçlarındaki hasar sebebiyle yapılan değer kaybı talepleri,

8) Yabancı plakalı araçların Türkiye'de karıştığı kazalarda yabancı plakalı araçlar için yapılan değer kaybı talepleri. 3. Araçta meydana gelen maddi hasarın, aracın rayiç bedelinin %2'sinin altında kalması halinde değer kaybı tazminatı araçta meydana gelen maddi hasar tutarını aşamaz.²⁰⁶

²⁰⁶ UYSAL, a.g.e., s. 82.

İKİNCİ BÖLÜM

ARAÇLARDAKİ DEĞER KAYBI ESASLARI, ŞARTLARI, UNSURLARI

1. DEĞER KAYBI KAVRAMI

Şehir hayatında önemli bir unsur olan ulaşım araçları, insanların hayatını kolaylaştırmakta ve yeni sorunlar yaratmaktadır. Bu sorunların en belirgin tezahürü trafik kazalarıdır.²⁰⁷ Trafik kazaları, otoyolda seyreden araçların dahil olduğu maddi hasarlı, yaralanmalı ve ölümlü olaylardır.²⁰⁸ Bir kazanın meydana gelebilmesi için, yol, trafik ve trafik güvenliği kurallarına tâbi olan yüzey yollarından birinde gerçekleşmesi yaralanma, ölüm veya maddi hasar meydana gelmesi gerekir.²⁰⁹ Kaza oluşumunda yol ve hava durumu gibi çevresel faktörler; karakter, motor beceriler, işitsel-görsel algı, yaş gibi sürücünün içsel özellikleri; alkol, uyuşturucu kullanımı, kafein, uyku ve stres gibi sürücünün dış özellikleri; araç tipi, tipi ve genel özellikler etkili olmaktadır.²¹⁰

Trafik kazaları Türkiye’de önemli sorunlardan biridir. Kaza sonrasında araçlarda ortaya çıkan hasar nedeniyle onarım yapılmaktadır. Ancak onarım yapılmasına rağmen ikinci el piyasasında benzer olan kazasız araçlara nazaran daha düşük fiyat biçilmektedir.²¹¹ Bu değer kaybı kaza sonrası araçta kalacağına inanılan gizli hasardan kaynaklanabileceği gibi alıcıların psikolojik olarak kazalı araç almama düşüncesiyle de bağlantılı görülmektedir.²¹² Bu kapsamda trafik kazaları sonrasında araçlar, onarım yapılmasına rağmen ikinci el piyasasında değer kaybına uğramaktadırlar. Kazaya karışan sürücü, sigorta şirketi ve aracı hasar gören

²⁰⁷ Günay DENİZ DURSUN ve Yaşar UYSAL, *Trafik Kazalarına Karışan Araçların Onarım Sonrası Piyasa Rayicindeki Değer Kaybı ve Kaza Analizi*, Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi, Sayı: 15, 2019, s. 20.

²⁰⁸ Selçuk ALP ve Taylan ENGİN. Trafik kazalarının nedenleri ve sonuçları arasındaki ilişkinin Topsis ve Ahp yöntemleri kullanılarak analizi ve değerlendirilmesi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi* 10.19 (2011): 63.

²⁰⁹ Bedrettin MURAT, *Trafik Yönetimi ve Denetimi*. Ankara: Adalet Basım Yayım, 2012, s. 66.

²¹⁰ Hamit HANCI ve Burcu EŞİYOK. Uyku ve trafik kazaları. *Sürekli Tıp Eğitim Dergisi*, sayı 12, sayı 3 (2001), 1-7.

²¹¹ Erdost BALCI, Hakan TOKBAŞ ve İsmet DEMİRAG, *Sorularla Araç Değer Kaybı*, (3. Baskı), Aristo Yayınevi, İstanbul, 2020, s. 55

²¹² DURSUN ve UYSAL, a.g.e., s. 22.

sürücünün menfaatlerinin dengelenmesi noktasında değer kaybına ilişkin değerlendirme önem taşımaktadır²¹³.

Değer kaybı, trafik kazasına karışan araçların kaza öncesi ikinci el piyasa fiyatıyla kaza sonrası ikinci el piyasa fiyatı arasındaki farkı ifade etmektedir.²¹⁴ Türkiye’de değer kaybı kavramı, 1980 yılında Türk Ticaret Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu ve Türk Borçlar Kanunu’nda yer bulmuştur.²¹⁵ Zaman içerisinde sigorta sektörünün trafik kazaları sonrasında araçlardaki değer kaybına eğilimi, değer kaybı hesaplamaları konusunda eksperlerin ve bilirkişilerin farklı teknikler kullanması, araç sahiplerinin değer kayıpları konusunda bilinçlenmesi gibi sebepler değer kaybı kavramının ön plana çıkmasına sebep olmuştur²¹⁶.

1.1. Değer Kaybına Yol Açan Nedenler

Değer kaybına yol açan çeşitli nedenler bulunmaktadır. Değer kaybının temelinde, trafik kazası geçiren motorlu aracın teknik olarak tam ve uygun şekilde onarılmasına rağmen orijinal özellikleriyle aynı olmayacağı şüphesi yer almaktadır.²¹⁷ Teknik açıdan değerlendirildiğinde; kaza nedeniyle hasar gören aracın görsel anlamda kötü onarılması, yedek parça ya da yan sanayi parça kullanımı, boyanın gereği gibi yapılamaması gibi nedenler araçta değer kaybını ortaya çıkarmaktadır. Psikolojik açıdan ele alındığında ise potansiyel alıcılarının kazalı araçlarda daima gizli bir kusur kalacağı düşüncesi değer kaybına etki etmektedir. Araçta gizli kusur kalabileceği endişesi, ikinci el piyasasındaki benzer kazasız araçlara yönelime ve kazalı araçlardan uzak durulmasına neden olmaktadır. Bu durum, trafik kazasına karışan araçların ticari değer kaybına uğramalarını kaçınılmaz hale getirmektedir²¹⁸.

1.2. Değer Kaybının Hukuksal Niteliği

Mevzuatta değer kaybı özel olarak düzenlemekle birlikte Yargıtay kararlarında sık sık karşılan bir talep haline gelmiştir. 6098 sayılı Türk Borçlar

²¹³ Kayhan ANARAL, *Araç Değer Kaybı*, Sedev Yayınevi, İstanbul, 2016, s. 5

²¹⁴ ANARAL, a.g.e., s. 6

²¹⁵ DURSUN ve UYSAL, a.g.e., s. 22.

²¹⁶ BALCI ve diğerleri, a.g.e., s. 12.

²¹⁷ YALÇINKAYA, a.g.e., s. 431, KESKİN, Değer Kaybı, 9, AYHAN, ÇAĞLAR, ÖZDAMAR, a.g.e., s. 274.

²¹⁸ DURSUN, UYSAL, a.g.e., s. 22-23.

Kanunu'nun²¹⁹ (TBK) 49. maddesinde düzenlenen haksız fiil kavramı, trafik kazasında hukuka aykırı ve kusurlu şekilde üçüncü kişiye zarar veren tarafın zararı tazminle yükümlü tutulması açısından uygulama alanı bulabilmektedir. Kanuni düzenlemede değer kaybı nedeniyle ortaya çıkan zarar, "borç" kavramıyla ifade edilmektedir. TBK'nın 61-62. maddelerinde ise kazaya birden fazla kişinin sebebiyet vermesi durumunda ortaya çıkabilecek müteselsil sorumluluğa ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.²²⁰

Kaza nedeniyle ortaya çıkan sigorta işlemleri açısından 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun (KTK) 90-91. maddesi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1409 vd. maddeleri ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 85. maddesi uygulanabilmektedir. Bu düzenlemeler genel anlamda trafik kazası sonucu ortaya çıkan zarardan kimin sorumlu tutulacağına ilişkindir.

Başbakan Yardımcılığı (Hazine Müsteşarlığı) tarafından 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe konulan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda değer kaybına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Bu şartların yasal dayanağı başlangıçta bulunmamakla birlikte kanun koyucu tarafından 26.04.2016 tarihinde yürürlüğe giren 6704 sayılı Kanun ile 2918 sayılı KTK'da değişiklik yapılarak yasal dayanak sağlanmıştır. Genel şartların 5. maddesine göre değer kaybı talepleri, maddi tazminat talepleri içerisinde yer almaktadır. Maddede araçlardaki değer kaybının istenmesi durumunda ilgili branşta ruhsat sahibi olan sigorta eksperlerince tespit edilmesi gerektiği belirtilmektedir.

2017 yılında Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin²²¹ ekinde bulunan Tablo 7, 8, 9 ve 10'a dipnot olarak, sigorta şirketleri tarafından ödenecek değer kaybı miktarının maddi teminat limitinin %15'ini aşamayacağı şeklinde bir hüküm eklenmiştir.

²¹⁹ Türk Borçlar Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6098.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

²²⁰ UYSAL, a.g.e., s. 5

²²¹ <https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=11444&MevzuatTertip=5>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

2. DEĞER KAYBININ TESPİTİNDE DİKKATE ALINMASI GEREKEN UNSURLAR

Değer kaybı tespitinde uygulanan üç yöntem bulunmakta idi. Bu yöntemler; Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı'nın 01/06/2015 yürürlük tarihli Genel Şartlara ekli “Değer Kaybı Tespit Yöntemleri” ve “Teminat Dışı Kalan Hallere göre hesaplama, Yargıtay'ın yerleşik içtihatlarına göre kaza sonrasında aracın hasarsız ve hasarı giderilmiş piyasa rayiç değer farkı baz alınarak yapılan hesaplama ile Sigorta Eksperleri Derneği'nin Değer Kaybı Hesaplama Tekniklerine göre yapılan hesaplama. Son çıkan Anayasa Mahkemesi Kararı ve güncel Yargıtay İçtihatları ile beraber bu üç farklı yöntem yerine tek bir yöntem benimsenerek Yargıtay'ın yerleşik içtihatlarına göre kaza sonrasında aracın hasarsız ve hasarı giderilmiş piyasa rayiç değer farkı baz alınarak yapılan hesaplama yöntemi uygulanır hale gelmiştir. Burada üç yöntemde çalışmamızda ayrıntılı bir şekilde anlatmamızın sebebi bu yöntemler arasında farklılıklar ve çatışan hususların söz konusu olmasıdır. Son uygulanan hususa gelmeden daha önce hangi yöntemler ile değer kaybının hesaplandığı ve hangi yöntemler baz alınarak sonuca varıldığının anlaşılması için diğer yöntemlerde çalışmamızda anlatılacaktır. İlk iki yöntem arasında kullanılan parametreler nedeniyle farklı değer kaybı oranları bulunmaktadır. Bu noktada az para vermek isteyen sigorta şirketleri ile fazla ücret talep eden sigortalı arasında ciddi uyuşmazlıklar ve hukuki sorunlar ortaya çıkmaktadır²²².

2.1. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı 01/06/2015 Tarihli Genel Şartlara Ekli Mevcut Tebliğe Göre Değer Kaybında Dikkate Alınması Gereken Unsurlar

Değer kaybının belirlenmesinde yaşanan ciddi değişkenlikler, gerek hukuksal açıdan gerekse sektörel açıdan olumsuz sonuçlar ortaya koymaktadır. Bu nedenle değer indeksi yoğun olan; Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Türkiye Sigorta Şirketleri Birliği, Sigorta Eksperleri İcra Komitesi ve Sigorta Eksperleri Derneği tarafından ortaklaşa yapılan çalışmalar neticesinde 14.05.2018 tarihinde Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı tarafından 2015/184 sayılı Karayolları Trafik Kanunu Zorunlu

²²² DENİZ DURSUN ve UYSAL, a.g.e., s. 23-24.

Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Ek-1²²³'de “Değer Kaybı Hesaplama Yöntemi” yayımlanmıştır. Bu hesaplama yöntemi çerçevesinde “Teminat Dışı Kalan Haller” gözetilerek değer kaybı hesaplaması gerçekleştirilebilmektedir. Bu düzenlemeler ile uygulamada ciddi sıkıntılar ortaya çıkaran değer kaybı hesaplamalarında yeknesaklık sağlanmaya çalışılmıştır. Bu yöntemde trafik kazası sonrası araçta uygulanan onarımların skalalardaki baz çarpanla ve aracın hiç hasar görmemiş ikinci el piyasa rayiciyle formülasyonda değerlendirme yapılabilmektedir.²²⁴ Fakat ne yazıkki yukarıda anlatıldığı üzere artık bu yöntem günümüz değer kaybı hesaplamalarında kullanılan bir yöntem değildir. Hesaplamalar yapılırken daha önceden hangi konular dikkate alınıyordu ve hesaplanan değer kaybı nasıl bulunuyordu, bunların anlaşılabilmesi ve yeni kullanılan yöntem ile bir nevi karşılaştırılabilmesi adına aşağıda kısa kısa hesaplama yönteminde dikkate alınan unsurlar anlatılacaktır.

2.1.1. Araç Rayiç Değeri

Değer kaybı hesaplama yönteminde aracın rayiç değerinin belirlenmesi gerekmektedir. Aracın rayiç değerinin belirlenmesinde; galericiler, yetkili servislerin ikinci el departmanları ve güvenilir internet sitelerinde araştırma yapılmaktadır. Rayiç değer belirlemede ilgili aracın yılı, modeli, markası, tipi, donanımları ve değer katacak olan aksesuarlarının tespit edilmesi beklenmektedir. Tespit edilen kriterler çerçevesinde belirtilen yerlerde araştırma faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Bu faaliyet sonucunda elde edilen alt ve üst değer aralığı, aracın rayiç değerini ifade etmektedir. Bu konuda satışı gerçekleşen ikinci el araçların değerleri ve piyasa dinamikleri de göz önünde bulundurulmaktadır. Yapılan değerlendirme neticesinde uygulamada gerçek değere en yakın değer tespit edilmektedir²²⁵.

2.1.2. Araç Km İşareti

Değer kaybı hesaplama yönteminde dikkate alınan diğer husus, kaza sırasında aracın km işaretidir. Kaza sonrasında araçla ilgili yapılan incelemede aracın onarımı için görevlendirilen servis ilgilisi ya da sigorta şirketinin atadığı eksper tarafından aracın km işaretinin resminin çekilmesi gerekmektedir. Araçtaki km bilgisi,

²²³ Bkz: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/05/20150514-5.htm>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022)

²²⁴ DENİZ DURSUN ve UYSAL, a.g.e., s. 25.

²²⁵ BALCI, TOKBAŞ ve DEMİRAĞ, a.g.e., s. 67

parçaların kullanım kaynaklı etkilenmelerinin ve motor performansının tespiti açısından önem taşımaktadır. Hesaplama yönteminde temel alınan km 15.000 km. dir. Bu km'nin altında ya da üstünde olması durumuna göre değer kaybının tespitinde farklı hesaplama yöntemleri uygulanabilmektedir²²⁶.

2.1.3. Araca Yapılan Onarım

Trafik kazası sonrasında araca yapılan onarım ve boya uygulamaları, aracın değer kaybını etkilemektedir. Değer Kaybı Hesaplama Yöntemine göre araçta yapılan işlemler; kaynaklı ana parçalarda değişim (A), kaynaklı ana parçalarda düzeltme (B), diğer parçalar (C) ve boya uygulanan aksam (A-B-C) şeklinde kategorize edilmektedir. (A) kategorisinde; orta direk, marşpiyel, havuz ve tavan sacı, arka panel ve çamurluk değişimleri 2,5-4,5 arasındaki çarpan oranlarıyla düzenleme altına alınmıştır. Kaza sonrasında aracın eksper raporu, hasar ve onarım fotoğrafları gibi hususlar gözetilerek skalada yer alan baz çarpanla parçalar açısından ayrı ayrı hesaplama yapılarak sonuca ulaşılmaktadır.²²⁷ (B) kategorisinde; şase düzeltme ve kesme, tavan ve havuz sacı düzeltme, orta direk düzeltme, marşpiyel düzeltme, arka panel ve çamurluk düzeltme (1-5) arası eksper takdiri ve 0,7 çarpanla (şase kesme 0,75) düzenlenmiştir. Değer kaybı değerlendirme raporunu düzenleyecek olan eksper, skalada belirtilen düzeltim yapılan araç bölümlerinin hasar durumuna göre 1-5 arası değer takdir etme yetkisine sahip kılınmıştır. Bu kategoride yapılacak hesaplamada da parçalar ayrı ayrı değerlendirilmektedir.²²⁸ (C) kategorisinde ilk iki kategoride yer almayan kaporta aksamının değişimi, düzeltimi ve kaynak yapılması farklı çarpanlarla belirlenmiştir. Adet hesabına göre baz çarpanla yapılan çarpım neticesinde elde edilen değer, değer kaybına yönelik sonuca ulaşımında kullanılmaktadır. (A-B-C) kategorisinde ise diğer kategorilerde yer alan tüm parçalara boya uygulanması durumunda boya uygulanan parça adedi hesabına göre 0,75 baz çarpanla yapılan hesaplama düzenleme altına alınmıştır. Yönteme göre değer kaybı raporunu düzenleyecek olan eksper, boya uygulanan aksam sayısını ya da değişen veya onarılan aksam sayısını belirlerken aracın model, marka ve işleme göre tek parçayı birden fazla hesaplayabileceği gibi birden fazla parçayı da tek olarak

²²⁶ UYSAL, a.g.e. s. 13.

²²⁷ DENİZ DURSUN ve UYSAL, a.g.e., s. 26.

²²⁸ UYSAL, a.g.e., s. 14.

hesaba alabilmektedir. Bu konuda kanun koyucu, ekspere takdir yetkisi tanımaktadır.²²⁹

2.1.4. Formülasyon Özeti

Değer Kaybı Hesaplama Yöntemine göre ilgili formülasyon şu şekildedir:²³⁰

$$A. (Adet \times \text{Çarpan}) \times \text{Araç Rayiç Değeri (ARD)} / 100 + \dots + \dots = T1$$

$$B. (\text{Ekspert Takdiri} \times \text{Çarpan}) \times \text{ARD} / 100 + \dots + \dots = T2$$

$$C. (Adet \times \text{Çarpan}) \times \text{ARD} / 100 + \dots + \dots = T3$$

$$A-B-C. (Adet \times \text{Çarpan}) \times \text{ARD} / 100 + \dots + \dots = T4$$

Formülasyondaki toplam sonuçlar aracın km. işaretine göre değer hesabında kullanılmaktadır. Araç km.si 15.000 ve altında ise;

Değer kaybı = (T1+T2+T3+T4) şeklinde hesaplanmaktadır.

Araç km.si 15.001 ve üzerinde ise;

Değer kaybı = (T1+T2+T3+T4) – [(T1+T2+T3+T4) × ((KM–15000)/75000)/2)] şeklinde hesaplanmaktadır.

Örnek verilecek olursa; ARD: 120.000 TL, KM. 60.000. Aracın sol arka kapı değişim, sol arka çamurluk düzeltme ve sol marşpiyel düzeltme yapılmıştır.

Kapı değişimi: (1x1)x120.000/100= 1200 (T3) (1 Kapı)

Çamurluk düzeltme: (3x0,7)x120.000/100= 2520 (T2) (3 Çamurluk)

Marşpiyel düzeltme: (1x0,7)x120.000/100= 840 (T2) (1 Marşpiyel)

Boya: (3x0,75)x120.000/100= 2700 (T4)

Değer Kaybı: (2520+840+1200+2700) – [(2520+840+1200+2700) × ((60.000-15.000)/75000)/2)] = 7260 – 2178 = 5082

²²⁹ UYSAL, a.g.e., s. 15.

²³⁰ Örnek anlatım için bkz; UYSAL, a.g.e., s. 16-18.

2.1.5. Hazine Müsteşarlığı'nın 01/06/2015 Tarihli ZMSS Trafik Sigortası Genel Şartlara Ekli “Teminat Dışı Kalan Haller”

Değer kaybı hesaplamalarında kimi durumlar istisna tutulmaktadır.²³¹ Bu durumlar Karayolları Trafik Kanunu Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Ek-1’de “Teminat Dışında Kalan Haller”olarak ifade edilmektedir.²³² Bu haller şunlardır:

- Mini onarımla giderilebilen basit kaporta, lastik, plastik tampon/parça onarımları, elektrik, mekanik, döşeme ve elektronik, radyo, cam, jant, hava yastığı, aksamı hasarları,
- Çekme belgeli Hurda belgeli ve işlemi gören araçlar,
- Aracın kaza anındaki rayiç değerinin %25’ini aşan değer kaybı talepleri,
- Şasi ve ana iskelette hasar olmaksızın vidalı parçalardan yapılan onarımla giderilebilen hasarlar,
- İhbar tarihiyle kaza tarihi arasında aracın mülkiyet değişikliğiyle ilgili istemler,
- Kısa süreli kiralık araçlar, dolmuş, taksi, 1 yıl ya da daha uzun süreli kiralık araçlarda eksper tarafından hesaplanan değer kaybı miktarının %50’sini aşan talepler, koleksiyon, test aracı ve antika sayılan araçlardaki değer kaybı talepleri.

2.2. Yargıtay İçtihatlarına Göre Aracın Hasarsız ve Hasarı Onarılmış Piyasa Rayiç Değer Farklarına Göre Değer Kaybında Dikkate Alınması Gereken Unsurlar

Yargıtay içtihatlarında değer kaybı; aracın markası, modeli, km.si, kaza tarihindeki yaşı gibi durumlar gözetilerek kaza tarihinde serbest piyasadaki ikinci el piyasa rayiç hasarsız değeri ile aracın hasarı giderildikten sonraki haline göre belirlenen değerler arasındaki farka göre hesaplanmaktadır. Bu yöntem Anayasa Mahkemesi Kararı ile beraber günümüz değer kaybı hesaplamalarında uygulanı

²³¹ DENİZ DURSUN ve UYSAL, a.g.e., s. 26.

²³² UYSAL, a.g.e., s. 19.

gelen tek yöntem olma yolunda ilerlemektedir. Verilen çoğu tahkim ve mahkeme kararında artık bu yöntem dikkate alınarak hesaplama yapılması talep edilmektedir. Sebebi ise bu yöntemde karmaşıklığın ortadan kalkması ile beraber gerçeğe en yakın değer kaybının hesaplamasının yapılabilmesidir. Hesaplama ile ilgili ise fark teorisi genel itibariyle uygulanmaktadır. Burada alacaklı borçluya karşı borçlanarak üstlenmiş olduğu görevi aynen yerine getirmek zorunda değildir. Aynen yerine getirme yerine borçludan talep edebileceği alacağından borçlanmış olduğu aracın değerinin güncel hesaplanan değerleri arasında bir fark varsa mahsup yolu ile içinden düşürür ve geri kalan tazminat alacağını talep eder.²³³ Kanun koyucu TBK m. 188 ve 212/2’de, ticari alışverişlerde satıcının veya alıcının borçlu temerrüdüne düşmesinde müspet zararın karşılanması için fark teorisini benimsemiştir.²³⁴ Değer kaybı hesaplaması kapsamında formülasyon şu şekildedir:

Değer kaybı= Aracın kaza tarihindeki hasarsız ikinci el piyasa değeri – aracın onarıldıktan sonraki ikinci el piyasa değeri.

Uygulamada aracın kaza tarihindeki hasarsız ikinci el piyasa değerinin belirlenmesi, aracın onarıldıktan sonraki ikinci el piyasa değerinin belirlenmesine göre daha kolay görülmektedir. Bu durumun temel sebebi, onarım detayları aktarılmasına rağmen yetkili servislerin ikinci el departmanları ile galericilerin bu detayları incelemeden piyasada gerçeğe uygun olmayan değerler sunmalarıdır. Gerçeği yansıtmayan bedeller baz alınarak değer kaybının hesaplandığı ise sunulan raporlardan anlaşılabilmektedir. Özellikle az rastlanan marka ve modellerde yapılan değer araştırmalarında gerçeğe uygun değer tespiti zor görülmektedir. Tüm bu olumsuzluklar uygulamada değer kaybının hesaplanmasını güçleştirmektedir. Türkiye’de değer kaybı araştırmasının yapılabileceği sektörde teknik hususlardan ziyade tramer kaydı esas alınmakta, bu kapsamda pazarlığa açık tutulabilmektedir. Bu bağlamda değer kaybının hesaplanma sürecinde hak mahrumiyetine neden olmamak için başvurucunun veya vekilinin araçla ilgili açıklayıcı tüm belgelerini eksiksiz vermesi ve bunu kontrol eden bilirkişilerinde gerekli tüm araştırmayı yaptıktan sonra hakkaniyete uygun bir değer kaybı hesaplaması çıkarması

²³³ Gülgün ANIK, Borçlunun Temerrüdünden Dolayı Sözleşmeden Dönme, TBB Dergisi, 59 Sayı, Ankara, 2005, s. 222.

²³⁴ ANIK, a.g.e., s. 223.

gerekmektedir. Aynı zamanda bilirkişilerin raporlarının hakkaniyete uygun olup olmadıklarının denetimi yetkili kurum ve kişilerce yapılmalı ve hak kaybının en aza ve hatta sıfıra inmesi için gerekli çalışmalar yapılması gerekmektedir.²³⁵

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin E. 2013/3815, K. 2013/9854, 24.06.2013 tarihli kararında²³⁶ ; “... *Hasar sebebiyle davacının aracında meydana gelen değer kaybının tespiti için galericiden rapor alınarak tazminata hükmedilmişse de alınan rapor yetersiz olup hükme esas alınamaz. Mahkemece aracın hasar dosyası istenerek hasar gören parçaların değerlendirilmesi, aracın hasarsız haldeki rayiç değeriyle kazadan sonraki rayiç değeri belirlenerek aracın kaza sebebiyle uğradığı değer kaybının tespit edilmesi için uzman bilirkişiden rapor alınarak sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken eksik araştırma ve incelemeyle karar verilmesi isabetli olmamıştır*” şeklinde hüküm kurulmuştur. Sonuç itibariyle, Türkiye’de hasarı giderilmiş araçların piyasa rayici tespitinde ikinci el departmanları, yetkili servis ve galericilerden değerlendirmeler, bedeller alınarak değer kaybı tespiti başvuru sahibinin veya ilgili kuruluşların hak kaybına neden olacağı açık ve sabittir.²³⁷

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi’ nin E. 2016/4613 K. 2016/7586 21/06/2016 tarihli kararında; “*Bu durumda mahkemece aracın modeli, markası, özellikleri, hasarı, yapılan onarım işlemleri, kilometresi, olay tarihindeki yaşı, davacı tarafın iddiaları, davalının savunmaları ve tüm dosya kapsamı birlikte değerlendirilerek aracın kaza öncesi hasarsız ikinci el piyasa rayiç değeri ile kaza meydana geldikten ve tamir edildikten sonraki ikinci el piyasa rayiç değeri arasındaki farka göre değer kaybının yeniden hesaplanması konusunda ayrıntılı, gerekçeli, denetime elverişli rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu biçimde eksik inceleme ile hükme elverişli olmayan bilirkişi raporuna göre hüküm kurulması doğru görülmemiştir.*” şeklinde hüküm kurulmuştur. Burada Yargıtay yine yukarıda anlatıldığı gibi aracın hasarsız ikinci el fiyatı ile hasarlı fiyatı arasındaki farkın hesaplanarak değer kaybının belirlenmesini doğru bulmuştur. Böyle bir

²³⁵ ANARAL, a.g.e., s. 10 vd.

²³⁶ Kararın alındığı kaynak için bkz ; UYSAL, a.g.e., s. 20

²³⁷ UYSAL, a.g.e., s. 21.

değerlendirme yapılarak hesaplama yapılmasının daha hakkaniyetli olacağı kanaatindeyim.²³⁸

Yargıtay 17. Hukuk Dairesi' nin E. 2016/4950 K. 2016/7196 13/06/2016 tarihli kararında²³⁹; “ *Her ne kadar gerekçede davacı tarafın kusur belirlemesine ilişkin rapora itirazı bulunmadığından, bu hususun davalı lehine usulü kazanılmış hak teşkil ettiği ve davacının olayda % 30 oranında kusurlu olduğu kabul edilmişse de davacının süresinde verdiği 07.06.2013 tarihinde uyap sistemine kaydedilmiş yazılı beyanları ile itirazlarını bildirdiği görüldüğünden hatalı değerlendirme ile bilirkişi raporları arasındaki kusur oranlarına ve değer kaybı miktarına ilişkin çelişki giderilmeden karar verilmesi doğru değildir. Hükme esas alınan bilirkişi raporunda araçtaki değer kaybının tespiti, Dairemizce değer kaybının belirlenmesi hususunda esas alınan, aracın kaza tarihindeki hasar görmemiş 2.el piyasa değeri ile kazadan sonra onarılmış haldeki 2.el piyasa değeri arasındaki fark kriterine uyulmaksızın sağlanmıştır. Değer kaybı konusunda genel bir değerlendirme ile değer kaybının tespit olunduğu bilirkişi raporuna dayalı olarak hüküm kurulamaz. Bu durumda mahkemece, Kürsüsü veya ... Genel Müdürlüğü ... Heyeti gibi kurumlardan seçilecek uzman bilirkişi kurulundan aracın modeli, markası, özellikleri, hasarı, yapılan onarım işlemleri, kilometresi, olay tarihindeki yaşı, davacı tarafın iddiaları, davalının savunmaları ve tüm dosya kapsamı birlikte değerlendirilerek aracın kaza öncesi hasarsız ikinci el piyasa rayiç değeri ile kaza meydana geldikten ve tamir edildikten sonraki ikinci el piyasa rayiç değeri arasındaki farka göre değer kaybının yeniden hesaplanması konusunda ve kusur dağılımına ilişkin çelişkilerin giderildiği ayrıntılı, gerekçeli ve denetime elverişli rapor alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken, çelişki giderilmeksizin yazılı şekilde hüküm kurulması isabetli görülmemiştir.” şeklinde hüküm kurulmuştur. Burada yine yukarıda bahsedildiği üzere yüksek mahkemelerce denetime elverişli bir rapor alınmadan ve aracın hasarlı ikinci el satış piyasa fiyatı bulunmadan karar verilmemesinin doğru olmadığına işaret edilmiştir. Burada*

²³⁸ Konu ile ilgili bir başka destekleyici görüş için bkz; KESKİN, Değer Kaybı, s. 146.

²³⁹ Kararın alındığı site <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/> (Erişim Tarihi: 10/09/2022).

mahkemeler genel itibariyle alanında uzman bilirkişiler tarafından detaylı bir rapor beklemekte ve ona göre hüküm kurmaktadır.

2.3. Sigorta Eksperleri Derneği'nin Görüşüne Göre Değer Kaybında Dikkat Edilmesi Gereken Unsurlar

Bu görüş Sigorta Eksperler Derneğinin benimsediği ve oldukça karmaşıklık barındıran alt başlıklar halinde herşeyin hesaplandığı en son olarak bunların toplanması ile değer kaybının hesaplandığı bir yöntemdir. Söz konusu görüş ilk kısımda da belirtildiği üzere artık günümüzde uygulanan bir yöntem olmamakla beraber değer kaybı hesaplamalarında bir dönem kullanıldığı için bir nevi değer kaybı hesaplamalarında daha önce nelerin dikkate alındığının anlaşılması için aşağıda kısa kısa anlatılacaktır. Bu konunun anlatılmasındaki asıl amaç Anayasa Mahkemesi kararı olmasa idi değer kaybı hesaplamalarında farklı yöntemler ile farklı hesaplamaların olabileceğini aktarılmasıdır.

2.3.1. Piyasa Kıymeti

Piyasa kıymeti, değer kaybı hesabındaki aracın kaza öncesindeki hasarsız piyasa satış bedelini ifade etmektedir. Bu bedelin hesaplanmasında; aracın km.si, yaşı gibi hususlar üzerinden araştırma yapılmaktadır. İlgili hususların değer kaybı hesaplamasında iki kez dikkate alınmaması için bu hususlara formülasyonda yer verilmemektedir. Eksper tarafından hazırlanan değer kaybı raporlarında eksperin belirttiği piyasa değeri üzerinden tespit yapılmaktadır. Eksper raporu söz konusu değilse araç üzerinden tespit yapılarak değer kaybı belirlenmektedir.²⁴⁰

2.3.2. En Az Değer Kaybı

İkinci el araç alım-satım piyasasında tramer kaydı olarak ifade edilen kaza sonrası hasarlara yönelik kayıta aracın en küçük hasarlarına kadar inceleme yapılmaktadır. Bu nedenle kaza sonrası hasar gören araçlarda değer kaybının mutlaka ortaya çıkacağı değerlendirilmektedir. Araçlarda kaza sonrasında görülebilecek en az değer kaybı ise %2 şeklinde ifade edilmektedir. Bu bağlamda kaza sonrası hasar gören araçların piyasa değerinin en az %2 oranında düşeceği söylenebilmektedir.²⁴¹

²⁴⁰UYŞAL, a.g.e., s. 22-23.

²⁴¹ Bu görüş 01.04.2020 tarihli genelge ile beraber gelmiştir.

Ama yukarıdaki hesaplamada sadece çamurluğun hasar görmesinde %2 tutmuyor, bu durumda formül mü hatalı?

2.3.3. Boya Katsayısı

İkinci el araç alım-satım piyasasında mevcut uygulama incelendiğinde aracın boya katsayısının %2 ile %10 arasında bir katsayı ile belirlendiği görülmektedir. Aracın boyanan ilk parçasında %2'lik bir değer kaybı gündeme gelmektedir. Sonrasında boyanan her parça bazında %1'lik bir ekleme yapılmaktadır. Ancak boya nedeniyle araçta ortaya çıkabilecek değer kaybının da %10'u geçemeyeceği kabul edilmektedir. Bu kapsamda bir aracın kaza sonrası hasar nedeniyle komple boyanması halinde parça başı katsayı hesabı yapmak yerine %10'luk bir değer kaybı öngörülmektedir.²⁴²

2.3.4. Kaporta Tamir Katsayısı

Kaporta tamir katsayısı, araçta kaza sonrası ortaya çıkan hasarın onarımına yönelik değişen ya da onarılan parçalardan kaynaklı değer kaybı katsayısını ifade etmektedir. Bu parçalar değişen ya da sökülüp onarılarak geri takılan parçalar olabilmektedir. Burada parça sınırlaması söz konusu değildir.²⁴³ Onarım gören her türlü parçanın hesaplamada değerlendirilmesi mümkündür. Bu nedenle kaporta tamir katsayısında en düşük ve en yüksek değer belirlemesine gidilmektedir. Bu belirleme %0,5 ile %5 aralığında olmaktadır. Bu bağlamda araçta değişim ya da onarım gören tek parçanın varlığı halinde aracın piyasa değerinde %0,5'den başlayan bir düşüş yaşanmaktadır.²⁴⁴

2.3.5. Kullanım Özelliği Katsayısı

Aracın değerini belirlerken model, marka, yaş gibi hususların yanı sıra genel kullanım özelliği de dikkate alınmaktadır. Bu katsayıda aracın kullanıma özgü olduğu amaç çerçevesinde bir belirlemeye gidilmektedir. Örneğin, özel araçların kullanım sıklığı ile taksilerin kullanım sıklığı aynı değerlendirilmemektedir. Bu kapsamda

²⁴² Serkan AYAYDIN, Motorlu Kara Taşıtlarında Oluşan Değer Kaybı Hesaplama Yöntemlerinin Analizi ve Yeni Bir Yöntem Önerisi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 2021, s. 26.

²⁴³ AYAYDIN, a.g.e., s. 27.

²⁴⁴ UYSAL, a.g.e., s. 22.

yapılan belirlemede uygulanan katsayı oranları şu şekildedir: Özel araçlar için %1, şirket araçları için %0,8, uzun süreli kiralık araçlar için %0,6, kısa süreli kiralık araçlar ve taksitler için ise %0,3'dür. Bu katsayı oranları çerçevesinde aracın değer kaybı hesabı yapılırken kullanım özelliğinden kaynaklı bir düşüş ortaya çıkmaktadır. Doğrudan kazayla bağlantısı bulunmayan bu katsayı oranlamasının değer kaybı hesabında dikkate alınması ise her türlü aracın aynı değerlendirilerek hak kaybına sebebiyet verilmemesi açısından önem taşımaktadır.²⁴⁵

2.3.6. Tamir Kalite Katsayısı

Kaza sonrası aracın onarım gördüğü servisler açısından katsayı belirlemesine gidilmektedir. Bu belirleme, tamir kalite katsayısı olarak ifade edilmektedir. Günümüzde araçların onarım görebileceği servislerin yanı sıra sanayilerde yer alan tamirhanelerde makul fiyatla onarımı gerçekleştirilebilmektedir.²⁴⁶ Ödenen ücret arasındaki fark çerçevesinde onarım kalitesi açısından bu yerler arasında fark bulunduğu gözetilerek tamir kalite katsayısı adı altında bir değer kaybı ortaya konulmaktadır. Tamirhaneler için %1, A sınıf servisler için %0,3 ve B sınıf servisler için %0,6'lık bir değer kaybı hesaplaması söz konusu olmaktadır. Bu çerçevede yapılan onarımın yanı sıra onarımın kalitesinin de değer kaybında dikkate alındığı görülmektedir.²⁴⁷

2.3.7. Ekspert Görüşü

Yukarıda açıklanan tüm katsayıların toplanıp analiz edilmesi sonucunda ortaya çıkan ekspert görüşü, değer kaybında dikkate alınmaktadır. Bu konuda ekspertin katsayılar bazında geniş bir aralık olan “%±20” oranında değer kaybı belirleme yetkisi bulunmaktadır. Bu ölçüt de belirlendikten sonra değer kaybında ortaya çıkacak olan formül aşağıdaki şekildedir:

Değer Kaybı = Piyasa kıymeti x (En az değer kaybı + Boya katsayısı + Kaporta tamir katsayısı) x [(Kullanım özelliği katsayısı + Tamir kalite sayısı)/2] = % ± 20 Ekspert Görüşü

²⁴⁵ AYAYDIN, a.g.e., s. 27.

²⁴⁶ UYSAL, a.g.e., s. 23.

²⁴⁷ AYAYDIN, a.g.e., s.27

Değer kaybı raporları bilirkişi ya da eksper tarafından düzenlenmektedir. Bu raporlarda aşağıdaki bilgilerin yer alması gerekmektedir:

- Değer kaybına uğrayan aracın modeli, markası, km.si, kullanım şekli, plaka numarası, araç sahibine ilişkin bilgiler gibi araçla ilgili olanlar,
- Kaza yeri, tarihi, kusur dağılımı gibi kazayla ilgili bilgiler,
- Aracın hasar gören bölgesi, değişen ve onarılan parçalar, servis bilgileri gibi onarıma ilişkin olanlar,
- Araca yönelik tespitler,
- Aracın geçmiş hasar bilgileri.

2.4. Değerlendirme

Eski uygulamada değer kaybı tespitinde görülen üç yöntem yukarıda açıklanmıştır. Bu yöntemler; Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı'nın 01/06/2015 yürürlük tarihli Genel Şartlara ekli “Değer Kaybı Tespit Yöntemleri” ve “Teminat Dışı Kalan Haller’e göre hesaplama, Yargıtay’ın yerleşik içtihatlarına göre kaza sonrasında aracın hasarsız ve hasarı onarılmış piyasa rayiç değer farkı baz alınarak yapılan hesaplama ile Sigorta Eksperleri Derneği’nin Değer Kaybı Hesaplama Tekniklerine göre yapılan hesaplama. Sigorta Eksperleri Derneği’nin görüşü çerçevesinde yapılan değer kaybı yönteminde aracın kaza zamanındaki hasarsız piyasa değeri, en az değer kaybı (%2), boya katsayısı (%2-10), kaporta tamir katsayısı (%0,5-5), kullanım özelliği katsayısı (özel araçlar için %1, şirket araçları için %0,8, uzun süreli kiralık araçlar için %0,6, kısa süreli kiralık araçlar ve taksiler için ise %0,3), tamir kalite katsayısı (tamirhaneler için %1, A sınıf servisler için %0,3 ve B sınıf servisler için %0,6) ve eksper görüşü (% $\pm$ 20)dikkate alınmaktadır. Bu yöntem oldukça karmaşık görülmektedir. Kanaatimizce hukuki açıdan bir temele oturtulmaması, eksper görüşüne ciddi oran verilmesi, katsayı tespitinde nelerin baz alındığının belli olmaması gibi sebeplerle bu yöntemin uygulanabilirliği mümkün görülmemektedir.

Yapılan açıklamalar çerçevesinde bu yöntemler arasında değer kaybının hesaplanması açısından farkların bulunduğu anlaşılmaktadır. Uygulamada değer kaybının uygulanan yönetime göre farklılık taşıması hak kayıplarına sebebiyet verebileceğinden kanaatimizce en doğru görülen yöntem üzerinden yeknesaklık sağlanması gerekmektedir. Bu yeknesaklığında Anayasa Mahkemesi Kararı ile beraber sağlandığı kanaatindeyiz. **“Yargıtay içtihatlarına göre aracın hasarsız ve hasarı onarılmış piyasa rayiç değer farklarına göre değer kaybında dikkate alınması gereken unsurlar”** gözetilerek değer kaybı hesaplamasının yapılması durumunda mevzuat anlamında belirlilik ve açıklık söz konusu olduğundan uygulamada yeknesaklık sağlanması mümkündür. İlgili yöntemde karmaşık hesaplamalar ve veriler kullanılmasından ziyade doğrudan aracın hasar almadan önceki piyasa rayiç değeri ile hasar aldıktan sonraki hasarlı piyasa rayiç değeri arasındaki farkın değer kaybı olarak değerlendirilmesi ve hak sahibine ödenmesinin sağlanması kanaatimizce en doğru yöntemdir. Kimi zaman her araçta oluşan hasarın miktarları ve değişen parçanın fiyatları aynı olmamaktadır. Bu sebeple yukarıda anlatıldığı gibi her kazaya ve her araca göre piyasa değerinin araştırılarak bir değer kaybı hesabı yapılması daha sağlıklıdır. Yargıtayın görüşüne göre yapılan hesaplama yeterli açıklığı taşıdığından kanaatimizce uygulamada bu yöntemin tercih edilmesi gerekmektedir. Bu yöntemin hem hukuksal açıdan hem de hesaplamalardaki netlik ve uygulama açısından üzerinde yeknesaklık sağlanabilecek tek yöntem olduğu kanaatindeyiz.

2.5. Değer Kaybı Raporlama Aşamaları

Değer kaybının belirlenmesine ilişkin bilirkişi veya eksper raporlarında belli aşamaların ve sıralamanın izlenmesi gerekmektedir. **Ek 1’de** sunulan örnek değer kaybı raporu incelendiğinde değer kaybı raporlama aşamalarının genel bilgileri, bilirkişi veya eksperin görevi, taraf beyanları, kaza bilgileri, araç bilgileri, hasar ve onarım resimleri ile bilgileri, SBM tramer kaydı, hasar tazminatı, teknik ve teorik değer kaybı ile aracın ikinci el piyasa değeridir.²⁴⁸

Raporda ilk aşama genel bilgilerdir. Genel bilgiler bölümünde; başvuru tarihi, sayısı, başvuran, varsa vekili, sigorta kuruluşu, varsa vekili, uyuşmazlık bedeli,

²⁴⁸ AYAYDIN. a.g.e., s. 28.

sigorta hakemi ya da hakemleri, inceleme konusu, tevdi edilen görev, görevlendirme tarihi ve süresi ile ödenen tazminat tutarına yer verilmektedir. Bu bilgiler ile değer kaybına yönelik taraflar, tutarlar, anlaşmazlık gibi hususlar kolaylıkla belirlenebilmekte ve raporun kalan kısmına çerçeve çizilmektedir.²⁴⁹

Genel bilgiler sonrasında bilirkişi veya eksper, kendisine tevdi edilen görevin tanımlamasını yapmaktadır. Böylelikle değer kaybı raporu ile bilirkişi veya eksperden istenen ve beklenen hususlar açıklığa kavuşturulmuş olmaktadır.

Taraf beyanlarında raporlamanın teknik hususlarına geçmeden önce başvuranın isteklerine ve bu isteklere karşı sigorta kuruluşunun cevabına yer verilmektedir. Bu beyanlarda başvuran taraf genellikle belli bir tutardaki değer kaybını faizleri ile birlikte ilgili sigorta kuruluşundan talep etmekte, sigorta kuruluşu ise imzalanan sigorta poliçesi çerçevesindeki yükümlülüklerini yerine getirmesi nedeniyle bu durumdan sorumlu tutulamayacağını ileri sürmektedir.²⁵⁰

2.5.1. Araç Bilgileri

Değer kaybı raporunda araç bilgileri çerçevesinde ikili bir ayırım yapılmaktadır. Trafik kazasında genellikle biri değer kaybı talebinde bulunan diğeri ise sigortalı olan iki araç bulunmaktadır. Değer kaybı talebinde bulunan araç, diğer aracın sigortası çerçevesinde sigorta kuruluşundan aracın değer kaybını faiziyle almayı istemektedir. Bu çerçevede raporlamada her iki aracın da bilgilerine yer verilmesi gerekmektedir.²⁵¹

Araç bilgilerinde değer kaybı talebinde bulunan araç ile sigortalı olan aracın poliçe ve ruhsat bilgileri belirlenmektedir. Bu kapsamda öncelikle araç sahibinin adı soyadı ile vergi veya kimlik numarasına yer verilmektedir. Sonrasında araçların plakası, markası, modeli, şasi numarası ve motor numarası belirtilmektedir. Sigortalı aracın poliçe vadesi ve numarası ile ilgili sigorta şirketi açıklığa kavuşturulurken değer kaybı talebinde bulunan aracın ise rengi, km.si, yakıt cinsi, şanzıman tipi ve kullanım şekline ilişkin bilgiler sunulmaktadır. Burada hesaplamalar değer kaybı

²⁴⁹ AYAYDIN, a.g.e., s. 29.

²⁵⁰ UYSAL, a.g.e., s.25.

²⁵¹ AYAYDIN, a.g.e., s. 30.

talebinde bulunan araç üzerinden yapılacağından bu araca ilişkin bilgilerin detaylı şekilde raporda yer alması önem taşımaktadır. Bu bilgilerden ön plana çıkanlar ise km., marka ve model olarak görülmektedir.²⁵²

2.5.2. Kaza Bilgileri

Aracın değer kaybına uğramasına neden olan kazaya yönelik bilgiler değer kaybında önem taşımaktadır. Bu kapsamda öncelikle kaza tarihi ve saatine yer verilmektedir. Kaza tarihi ve saati; aracın rayiç değer belirlemesinde, km.sinde, yaşında, onarım bedelinde vs. etkili olmaktadır. Değer hesaplamalarında baz alınan tarih, kaza tarihi olmaktadır. Bunlar haricinde kaza bilgileri çerçevesinde; kaza yeri, kazanın oluş şekli, tutanak tipi ve numarası ile kusur durumu ele alınmaktadır. Burada özellikle kazanın oluş şekli çerçevesinde tarafların kusur durumunun doğru bir incelemeyle belirlenmesi beklenmektedir. Bu belirleme, tazminatın ödenmesi açısından yapılacak değerlendirmede esas alınmaktadır.²⁵³

2.5.3. SBM Tramer Sorgulaması

SBM tramer sorgulamasında değer kaybı talebinde bulunan aracın geçmişe ait kaza bilgileri çıkarılmaktadır. Yapılan sorgulamada aracın varsa geçişteki kazaları, kazalarda hasar görmüşse bu hasarlara ilişkin bilgiler ve bedeller yer almaktadır. Ayrıca aracın ağır hasar kaydının mevcudiyeti de bu sorgulama neticesinde görülebilmektedir.²⁵⁴

2.5.4. Hasar Bedeli

Hasar bedelinde aracın trafik poliçe teminatı, araca ilişkin ödenen hasar bedeli ile değer kaybı karşılığı gibi bilgilere yer verilmektedir. Bu bilgilerin tarihlendirilmesi önem taşımaktadır. Belirtilen değerler üzerinden aracın değer kaybı hesaplaması sonrası ödenmesi beklenen değer tespiti yapılabilmektedir.²⁵⁵ Burada belirlenecek olan değer kaybı bir nevi sigorta himayesi sağlayan tarafından hasar onarımı için verilen parayla ilgilidir. Hasar gören bir araçta hasarın boyutu ne kadar büyük ise çıkacak olan değer kaybıda bir o kadar artış gösterecektir.

²⁵² UYSAL, a.g.e., s. 26.

²⁵³ AYAYDIN, a.g.e., s. 31.

²⁵⁴ AYAYDIN, a.g.e., s. 32.

²⁵⁵ AYAYDIN, a.g.e., s. 33.

2.5.5. Teknik ve Teorik Değer Kaybı

Değer kaybı hesabında öncelikle araçtaki hasara ilişkin resimlerin yanı sıra bilgilerine de yer verilmesi gerekmektedir. Hasar gören yerler ile değişim ya da onarım yapılan yerler belirtilmektedir. İlgili onarımın yapıldığı servisin ismine de bu çerçevede yer verilmektedir. Teknik ve teorik değer kaybı hesaplamasında kaza tespit tutanağı ile hasar – onarım resimleri önemli bir yere sahiptir. Bu kısımda hesaplamayı gerçekleştiren eksper ya da bilirkişi, hangi hesaplama yöntemine göre değer kaybı hesabı gerçekleştirdiğini belirtmektedir. Bu konuda genel anlamda uygulanan yöntem, Karayolları Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları Ek-1’de yer alan “Değer Kaybı Hesaplama Esasları”dır.

Değer kaybı hesabının daha net görülmesi açısından raporlarda, değer kaybı tablosu oluşturmak tercih edilmektedir. Tablolama tekniği, hem rapor hazırlayan hem de inceleyen açısından daha pratik bir kullanıma sahiptir. Özellikle değer kaybı gibi tek tek hesaplama yapılmasını gerektiren bir konuda karmaşıklığa sebebiyet verilmemesi açısından tablo oluşturulması beklenmektedir.²⁵⁶

Hesaplama yöntemindeki formülasyon çerçevesinde somut olayda araçtaki hasar ve onarım yerlerine ilişkin bilgiler, adet olarak yapılan işlemler vs. tek tek değerlendirilerek sonuca ulaşılmaktadır. Bu kısımda özellikle aracın km. bilgisine de yer verilmesi hesaplamada kolaylık sağlayabilmektedir. Yapılan hesaplama neticesinde aracın değer kaybı tutarı teknik ve teorik anlamda belirlenmektedir. Bazı durumlarda değeri belirleyen ekspere/bilirkişiye takdir yetkisi verildiğinden belirlenen değer kaybının yanı sıra takdir edilen değer kaybı tutarının yazılması da önemli görülmektedir.

Uygulamada bazı durumlarda tarafların ayrı ayrı talebi üzerine düzenlenen değer kaybı raporları söz konusu olabilmektedir. Başvuranın ya da sigorta kuruluşunun ilgili rapordan bağımsız şekilde bu rapor öncesinde düzenlenmesini istedikleri değer kaybı raporları mevcutsa hazırlanan raporda bu raporlara ilişkin

²⁵⁶ AYAYDIN. a.g.e., s. 34.

değerlendirme bölümüne yer verilebilmektedir. Bu bölümde ilgili raporlarla mevcut rapor arasındaki benzerlik ve farklılıklara değinilmektedir.²⁵⁷

2.5.6. Hasar ve Onarım Resimleri

Hasar ve onarım resimlerinde değer kaybı talebinde bulunulan aracın kaza anında farklı açılardan çekilmiş görüntülerine yer verilmektedir. Bu görüntülerin açık ve net olup ilgili hasarı ve onarımı yansıtmaya özen gösterilmektedir. Özellikle raporlamanın her aşamasında aracın sürekli fiziki olarak gidilip görülmesi mümkün olmayabileceğinden hasar ve onarıma ilişkin fotoğraflama önem taşımaktadır. Kaza anında araçta oluşan çökmeler, çizikler vs. yakın ve uzak şekilde fotoğraflandırılmalıdır. Onarım sonrasında ise ilgili bölgelerin fotoğraflarına ve değiştirilen parça mevcutsa bunların görüntülerine yer verilmesi gerekmektedir. Böylelikle aracın onarım sonrası ikinci el piyasa rayiç değerinin hesaplanması “öncesi – sonrası” yapılarak değerlendirilebilmektedir.²⁵⁸

2.5.7. İkinci El Piyasa Değeri

Değer kaybı talep edilen aracın ikinci el piyasa değeri belirlenirken kaza tarihi esas alınmaktadır. Bu tarihte aracın teknik donanımı, özellikleri, tramer kaydı gibi hususlar belirlenerek piyasa araştırmasına geçilmektedir. Piyasa araştırması çerçevesinde yetkili servislerin ilgili birimleri ile iletişim sağlanmakta ve sahibinden.com gibi internet siteleri üzerinden benzer durumdaki araçlar (emsal) üzerinden değerlendirmeye gidilmektedir. Bu kısımda aracın piyasadaki emsallerinin ortalama değeri belirlenerek araca rayiç değer biçilmekte ve bu değer, değer kaybı hesaplamasında dikkate alınmaktadır.²⁵⁹

2.5.8. Sonuç

Yapılan açıklamalar ve belirlenen değer kaybı değeri neticesinde rapor, eksper ya da bilirkişi tarafından sonuca bağlanmakta ve somut olayla ilgili kanaat belirtilmektedir. Bu bölümde raporda hesaplanan değer kaybı miktarı ifade edilerek

²⁵⁷ AYAYDIN, a.g.e., s. 35.

²⁵⁸ AYAYDIN, a.g.e., s. 36.

²⁵⁹ DURSUN, UYSAL, a.g.e., s. 336.

sigorta kuruluğu tarafından varsa başvurucuya ödenen miktar sonrasında kalan bakiye tutara da yer verilmektedir.

2.6. Değer Kaybı Uyuşmazlıklarında Sigorta Tahkim Süreci

Sigortacılık Kanunu’nun 30. maddesinde sigorta sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda tahkim yoluna gidilmesinin n aılmıştır. Günümüzde devlet yargısındaki iş yükü nedeniyle ortaya çıkan makul süre aşımı, masrafların fazlalığı ve ihtisas mahkemelerinin bulunmaması nedeniyle sigortalıların mağdur edilmesi ve zararlarının uzun sürede telafi edilmesi söz konusu olduğundan kanun koyucu tarafından sigortacılıkta tahkim yolu getirilmiştir. Tahkim yolu; ucuzluk, hızlılık ve diğer avantajları sayesinde sigortacılıkta önemli bir yere sahiptir. Objektif, rasyonel ve adil şekilde tahkim yolunun uygulanabilmesi durumunda devlet yargısının iş yükünün hafifletilmesi hedeflenmektedir²⁶⁰. Türkiye’de devlet yargısında iş yükünün günden güne arttığı herkesçe bilinen bir gerçektir. Bu iş yükü nedeniyle yargılamalarda makul sürenin aşılması ve davaların sonuçlanmasında en az birkaç yılın geçmesi söz konusu olmaktadır. Bu durum vatandaşlar açısından “geç gelen adalet, adalet değildir” sözü ile ifade edilmektedir. Böyle bir ortamda vatandaşların adaletle olan inancının sarsılması da olağan görülmektedir. Bu nedenle özellikle son yıllarda devlet yargısındaki iş yükünü azaltmak için farklı çözümler üretilmeye başlanmıştır. Bu çözümlerin başında modern hukuk sistemlerinde uygulanan alternatif uyuşmazlık çözüm yolları yer almaktadır. Alternatif uyuşmazlık çözüm yolları, devlet yargısına müdahalede bulunmaksızın bazı durumlar açısından yargılamanın daha hızlı sonuçlandırılması için tercih edilmektedir. Bu yollardan biri tahkimdir²⁶¹.

Tahkim, uyuşmazlık çözümlerinde özellikle ticaretin gelişmesiyle birlikte sıklıkla kullanılan yöntemlerden biridir. Günümüzde ticari uyuşmazlıklarda devlet yargısındaki olumsuzluklardan uzak durmak isteyen iş sahipleri sıklıkla tahkim yoluna başvurmayı tercih etmektedirler. Tahkim, bir yargılama faaliyetidir. Tahkim

²⁶⁰Ecehan YEşİLOVA ARAS ve Bilgehan YEşİLOVA, *Sigortacılık Tahkimi - Sigorta Tahkim Usulü ve Ayırdedici zellikleri*, Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, s. 276 vd., <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/179436> (Erişimi Tarihi: 24.12.2021).

²⁶¹ Makbule Aymelek ERDEMİR, *Sigorta Hukuku Uyuşmazlıklarında Tahkim*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017, s. 9.

yargılaması sonucunda verilen kararların hukuken doğrudan uygulanabilirliği ve bağlayıcılığı bulunmaktadır. Ancak yapılan yargılama bir devlet yargısı sayılmamaktadır. Bu yolda uyuşmazlıklar devlet yargısına nazaran daha hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulmaktadır. Bu durumun temel sebebi tahkim yolunun taraflar arasındaki sözleşmesel ilişkiye dayanmasıdır. Yargılamayı gerçekleştiren hakemler, yetkilerini tarafların yaptıkları sözleşmeden almaktadırlar²⁶².

Tahkim yolunda taraflar arasında özel hukuk ilişkilerinden doğan ya da doğması muhtemel belirli hukuki uyuşmazlıklar adli mahkemeler dışında, uyuşmazlığın taraflarınca seçilen tarafsız ve bağımsız hakemler tarafından çözümlenerek karara bağlanmaktadır²⁶³. Tahkim uygulamasında iç tahkim - milletlerarası tahkim, ihtiyari tahkim - mecburi tahkim gibi ayrımlar yapılmaktadır. İç tahkimde ulusal sorunlar ulusal mevzuat çerçevesinde çözüme kavuşturulurken milletlerarası tahkimde çözüme ilişkin kurallar uluslararası nitelik kazanmaktadır. İç tahkime ilişkin düzenlemeler 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK) ile getirilmiştir (md. 407 vd.). Milletlerarası tahkime yönelik düzenlemeler ise 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanununda (MTK) yer almaktadır. Türk Hukukunda tahkim uygulaması genel olarak ihtiyari özellik taşımaktadır. Bu kapsamda tarafların istemi doğrultusunda tahkim yoluna gidilebileceği söylenebilmektedir.

Sigorta sözleşmeleri, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1401. maddesine göre tarafların karşılıklı ve birbirine uyumlu irade beyanlarıyla kurulmaktadır. Uygulamada sigorta sözleşmelerinde tarafların isteğine göre içerik oluşturulmasına sık rastlanmamaktadır. Önceden hazırlanmış olan sözleşmelerin taraflarca imzalanarak uygulamaya aktarılması da söz konusu olmaktadır. Bu nedenle özellikle sigorta ettirenin hukuki ve teknik bilgi konusunda zayıf noktada kaldığı gözetildiğinde sigorta sözleşmelerinden dolayı çok sayıda hukuki uyuşmazlığın ortaya çıktığı görülmektedir. Bu uyuşmazlıkların genelinde uyuşmazlık miktarı düşük olmaktadır. Devlet yargısında yargılama sürecinin uzun ve maliyetli olması gibi durumlar gözetildiğinde sigorta uyuşmazlıklarında tarafların hakkına

²⁶² Cengiz Serhat KONURALP, *Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları: Tahkim*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011, s. 37.

²⁶³ Ejder YILMAZ, *Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi, Cilt 4*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021, s. 5385 vd.

kavuşmasından ziyade hakkını aramaktan vazgeçmesi gibi bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Bu durumda sözleşme tarafı olarak sigorta şirketi karşısında zayıf konumda bulunan sigorta ettirenin yargı yoluna başvurarak hakkını aramasını engellemektedir. Böylelikle sigorta sözleşmelerinde denge, sigorta şirketi yararına bozulmuş olmaktadır. Bu kapsamda son yıllarda sigortacılık alanında alternatif uyuşmazlık çözüm yollarına yönelim yaşanmıştır²⁶⁴. Sigorta ettirenin sözleşmeden kaynaklı haklarına kavuşmasını ve devlet yargısındaki iş yükünün hafifletilmesini hedefleyen bu yönelim sonucunda 2007 yılında yürürlüğe giren 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu ile sigorta hukukunda tahkim sistemi düzenlenmiştir. Her ne kadar Avrupa Birliği ve üye ülkelere nazaran Türkiye’de bu sistemin oldukça geç bir dönemde düzenleme altına alındığı söylenebilse de sigorta hukukunda tahkim yolu, uygulamadaki pek çok sorunun çözülmesine yardımcı olmuştur²⁶⁵.

Sigorta şirketi ile sigorta ettiren arasındaki özel hukuk durumu, yalnızca sözleşmeyle kurulabilmektedir. Bu nedenle uygulamada sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan çok sayıda uyuşmazlık bulunmaktadır. Türkiye’de sigortacılık alanında özel ihtisas mahkemeleri mevcut değildir. Bu nedenle sigorta ettirenlerin haklarını alabilmeleri için meşakkatli bir uğraşı içine girmeleri beklenmektedir. Özellikle miktar olarak zararın küçük olması durumunda sigorta ettiren açısından sorun oluşturan hak arama hususu, sigortacılık alanında tahkim uygulamasına geçilerek büyük ölçüde aşılmıştır. 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 30. maddesiyle sigortacılıkta tahkim yolu Türk Hukukunda yerini almıştır. Bu maddeye dayanılarak Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmelik ile de konuyla ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Sigorta Tahkim Usulü ve Sigorta Hakemlerine İlişkin Tebliğ’de de sigorta tahkimi ve hakemlere yönelik usul ve esaslar düzenlenmiştir. Sigortacılıkta tahkim yargılamasında ilgili sigortacılık mevzuatının yanı sıra kanunda yapılan atıf dolayısıyla HMK hükümleri de uygun düştüğü ölçüde uygulanabilmektedir.²⁶⁶

²⁶⁴ Mehmet ÖZDAMAR, *Sigorta Hukukunda Uyuşmazlıkların Çözümünde Tahkim Sistemi*, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: XVII, Sayı: 1-2, 2013, s. 832-833.

²⁶⁵ Tuğçe Nimet YAŞAR, *Sigorta Hukukunda Tahkim*, TAAD, Sayı: 36, 2018, s. 211-213.

²⁶⁶ UYSAL, a.g.e., s. 26.

Sigortacılıkla ilgili uyuşmazlıkların tahkim yoluna taşınabilmesi için mevzuatta öngörülen şartların sağlanması gerekmektedir. Bu kapsamda ilk olarak söz konusu uyuşmazlığın tahkime götürülebilir nitelik taşımasına bakılmaktadır. Devamında sigorta şirketinin tahkim sistemine üye olması ve ihtilafın zorunlu sigortalardan biri olması vs. nitelikler aranmaktadır. Sigortacılık Kanununun 30. maddesi çerçevesinde tahkim yoluna götürülebilecek uyuşmazlıklar, sigorta sözleşmesi çerçevesindeki özel sigortalardan kaynaklanan uyuşmazlıklardır. Bu bağlamda Türkiye’de sigorta şirketi ile sigorta ettirenin yaptıkları sigorta sözleşmesi çerçevesinde ortaya çıkan uyuşmazlıklarda tahkim yoluna gidilebilmektedir²⁶⁷.

2.6.1. Sigortacılık Yapan Kuruluşu Yapılan Başvurunun Olumsuz Sonuçlanması

Sigortacılıkta tahkim yoluna gidilebilmesi için öncelikle özel hukuka ilişkin sigorta sözleşmesinin bulunması gerekmektedir. Bu sözleşme çerçevesinde çıkan uyuşmazlıklarda tahkim yoluna gidilmesi mümkündür. Bu kapsamda tahkim yoluna başvurabilecek kişi, sözleşmenin tarafı olan sigorta ettiren ya da sözleşmenin yararına düzenlendiği sigortalı veya lehtardır. Kanun koyucu TTK’nın 1478. maddesinde olduğu gibi bazı durumlarda bu kişiler haricindeki üçüncü kişilerin de sigorta şirketine karşı talepte bulunabileceğini belirtmektedir²⁶⁸.

Değer kaybı uyuşmazlıklarında tahkim yoluna başvurulmadan önce Sigortacılık Kanunu’nun 30/13 maddesi çerçevesinde sigortacılık yapan kuruluşu (sigorta şirketine) başvuru yapılması gerekmektedir. Bu kapsamda sigorta ettiren, sigortalı veya zarar gören üçüncü kişi, kaza ve değer kaybıyla ilgili gerekli belgeleri sigorta şirketine ibraz ederek şirketten söz konusu değer kaybının ödenmesini talep edebilmektedir. Bu talep üzerine sigorta şirketinin 15 günlük yasal süre içinde başvuruya yazılı şekilde cevap vermesi beklenmektedir. Bu süre içinde başvurucuya yazılı şekilde cevap verilmemesi, talep edilen değer kaybı bedelinin ödenmemesi veya kısmen ödenmesi durumunda başvuru olumsuz sonuçlanmış sayılmaktadır. Başvurunun olumlu sonuçlanması durumunda sigorta şirketinden talep edilen değer kaybı bedeli tahsil edileceğinden uyuşmazlık ortadan kalkmakta, tahkim yoluna

²⁶⁷ CAN, a.g.e., s. 18, 38.

²⁶⁸ Nesibe KURT KONCA, *Sigorta Uyuşmazlıklarının Tahkim Yoluyla Çözümü*, Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan, Cilt I, Turhan Kitabevi, Ankara, 2010, s. 1356; ÖZDAMAR, s. 845.

gidilmesi için sebep kalmamaktadır. Ancak talep edilen değer kaybı bedelinin sigorta şirketi tarafından ödenmemesi, kısmen ödenmesi ya da başvurucuya yasal süre içerisinde herhangi bir cevap verilmemesi halinde başvurucunun tahkim yoluna gitme hakkı ortaya çıkmaktadır. Kanun koyucu bu düzenleme ile başvurucunun sigorta şirketini son kez uyarmasına olanak sağlamıştır. Uyarının sigorta şirketinde etkili olması durumunda tahkim yargılamasının önüne geçilmesi mümkündür. Sigorta şirketine yapılan başvuruyla uyuşmazlığın çözülememesi durumunda ise zarar gören kişinin uğradığı değer kaybını tahsil edebilmek için başvurabileceği en hızlı yol, tahkim yolu olmaktadır²⁶⁹.

2.6.2. Sigorta Tahkim Komisyonu'na Başvuru

Sigortacılıkta tahkim yoluna başvurabilecek kişilerin nitelikleri açısından bir sınırlama mevcut değildir. Bu kapsamda başvurucunun tüzel kişi veya gerçek kişi olması, tüketici veya tacir olması mümkündür.²⁷⁰ Sigortacılık Kanununun 30. maddesi çerçevesinde sigorta sözleşmesi yapan sigorta ettiren ya da sigorta ettirilen hususla ilgili sorun yaşayan herkesin sigorta tahkim yoluna başvurması söz konusu olabilmektedir. Sigorta tahkiminde aleyhine başvuru yapılabilecek olan (davalı) taraf ise genel anlamda sigorta sözleşmesinin tarafı olan sigorta şirketleridir. Bu konuda ilgili sigorta şirketinin tahkim sistemine dâhil olup olmaması incelenmektedir. Sisteme üyelik zorunlu olmamakla birlikte Türkiye'deki sigorta şirketlerinin genelinin sigorta tahkimine üye olup tahkim komisyonunun yetkisini kabul ettiği söylenebilmektedir²⁷¹.

²⁶⁹ UYSAL, a.g.e., s. 27.

²⁷⁰ Dursun SAAT, Tüketici İşlemi Niteliğindeki Sigorta Sözleşmeleri Ve Bu Kapsamda Sigorta Tahkim Komisyonunun Rolü, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 22, Sayı 3 İstanbul, 2016, s. 2455, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/373253> (Erişim Tarihi: 01/09/2022), Sigortacılık Kanunu 24. maddesinde “*Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri, merkezi İstanbul’da bulunan ve kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşu olan, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğine, ruhsat almalarından itibaren bir ay içinde üye olmak zorundadır.*” hükmü geçmektedir. Ayrıca ayı kanunun 30. maddesinde “*Sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü amacıyla Birlik nezdinde Sigorta Tahkim Komisyonu oluşturulur. Sigortacılık yapan kuruluşlardan, sigorta tahkim sistemine üye olmak isteyenler, durumu yazılı olarak Komisyona bildirmek zorundadır. Sigorta tahkim sistemine üye olan kuruluşlarla uyuşmazlığa düşen kişi, uyuşmazlık konusu sözleşmede özel bir hüküm olmasa bile tahkim usulünden faydalanabilir.*” hükmü geçmektedir..

²⁷¹ ÖZDAMAR, a.g.e., s. 845-846.

Sigortacılık Kanununun 30. maddesi gereği sigorta tahkiminde başvuru, direk olarak Sigorta Tahkim Komisyonu'na yapılmaktadır.²⁷² Tahkim sistemine üye olan ya da olmayan sigorta şirketleri ile uyuşmazlık yaşanması durumunda şirkete başvuru yoluyla uyuşmazlığın çözülmemesi halinde, sigorta şirketine başvuru yapıp sonuç alınmadığına ilişkin belgeler ile iddia konusu talebin ispatına yönelik belgeler Sigorta Tahkim Komisyonu'na sunularak başvuru gerçekleştirilmektedir. Başvuru için Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmeliğin²⁷³ (STİY)16. maddesi çerçevesinde Sigorta Tahkim Komisyonu'nun internet sayfasında yer alan müracaat formunda istenen bilgilerin yazılı şekilde doldurulması, ıslak imzalı olması ve başvuru ücreti makbuzunun eklenmesi gerekmektedir. Komisyona yapılacak müracaatların şahsen ya da posta yoluyla yapılması mümkündür. Maddede yetkiye ilişkin bir belirleme de yer almaktadır. Bu kapsamda başvurunun doğrudan Sigorta Tahkim Komisyonu'nun merkezine ya da başvurunun ikametgâhının bulunduğu veya rizikonun gerçekleştiği yerdeki büroya yapılmalıdır. Ancak burada düzenlenen yetki, zorunlu yetki kuralı olmayıp ihtiyarilik taşımaktadır. Bu bağlamda farklı yerlerdeki bürolara yapılacak başvurular ile de tahkim sürecinin başlatılması mümkün görülmektedir²⁷⁴.

Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvuru yapılabilmesi için başvurunun aynı uyuşmazlıkla ilgili olarak öncesinde genel mahkemelerde dava açmamış olması aranmaktadır. Başvurucunun aynı şekilde Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun hükümleri uyarınca Tüketici Sorunları Hakem Heyetine de başvuru yapmamış olması gerekmektedir. Bu durum Sigortacılık Kanununun 30/14 maddesinde kanun koyucu tarafından açıkça düzenlenmiştir. Böyle bir durumun söz konusu olması halinde Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvuru yapılması mümkün değildir.

2.6.3. Başvurunun Raportörler Tarafından İncelenmesi

Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvuru ileildikten sonra komisyon yetkilileri, başvuruyla ilgili ön inceleme yapılması için ilgili konudaki uzmanlığına

²⁷² ÖZDAMAR, a.g.e., s. 845-846.

²⁷³ Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmeliği,

<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/yonetmelik/7.5.11514.doc>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

²⁷⁴ Zekeriya YILMAZ, *Sigortacılık Kanununa Göre Sigortacılıkta Tahkim*, Terazi Hukuk Dergisi, Sayı: 17, 2008, s. 42.

göre raportör görevlendirmektedir. Büroya başvuru yapılması halinde inceleme, büro raportörleri tarafından yapılmaktadır. Raportör, başvuruyu ilgili olarak STİY'nin²⁷⁵ 16. maddesinde belirtilen ön şartların başvuruda mevcut olup olmadığını incelemektedir. İlgili düzenlemede öngörülen şartlar şunlardır:

- Sigorta şirketine gerekli başvurunun yapıp yapılmadığı ve şirketten alınan veya alınamayan cevap durumu,
- Uyuşmazlığın başvuru öncesinde genel mahkemeye, tahkime ya da Tüketici Sorunları Hakem Heyeti'ne ulaşp ulaşmadığı konusunda ilgilinin beyanının alınarak tespit yapılması.

Şartlardan anlaşılacağı üzere raportör, başvurunun usulen hukuka uygunluğunu incelemekle görevlendirilmektedir. Yönetmeliğin 16/6 maddesi çerçevesinde raportörün incelemeyi 15 gün içinde sonuçlandırması gerekmektedir.²⁷⁶ İnceleme öncesinde başvurunun geri çekilmesi ya da başvurunun Komisyon tarafından değerlendirmeye alınamayacağını anlaşılmaması durumunda Yönetmeliğin 16/3-4 maddelerine göre başvuru ücretinin bildirilmesi ve başvuru ücretinin %90'ının iade edilmesi söz konusu olmaktadır.

Raportör, ön incelemeyi tamamladıktan sonra herhangi bir sorun görmediği takdirde uyuşmazlığın çözümü için ihtiyaç olan bilgi ve belge eksikliğine yönelik inceleme yapmaya geçmektedir. Bilgi ve belgelerde eksiklik tespit edilmesi durumunda taraflara bildirim yapılmakta ve dosya kapatılmaktadır. Bu durumda başvuru ücretinin %50'si iade edilmektedir.²⁷⁷

2.6.4. En Az Üç Kişiden Oluşan Sigorta Hakem Heyetinin Oluşturulması ve Başvuru Hakkında Karar Verilmesi

Raportörün hazırlayacağı ön rapor sonrasında Komisyon merkezi tarafından ilgili uyuşmazlığın çözümü için sigorta hakem heyeti oluşturulmasının gerekip gerekmediğine karar verilmektedir. Kanun koyucu bu konuda somut olayın özelliğine göre Komisyon merkezine takdir hakkı tanımakla birlikte, uyuşmazlık

²⁷⁵ Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmeliği, <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/yonetmelik/7.5.11514.doc>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

²⁷⁶ KESKİN, Değer Kaybı, s. 170.

²⁷⁷ KESKİN, Değer Kaybı, s. 171.

konusu miktarın 15.000 TL ve üzerinde olması halinde sigorta hakem heyeti oluşturulma zorunluluğu öngörmektedir.²⁷⁸

Yönetmeliğin 16/7-8 maddesine göre sigorta hakem heyeti oluşturulmasına karar verilmesi durumunda oluşturulacak heyetin, en az 3 kişiden meydana gelmesi gerekmektedir. Hakemin belirlenmesi, genel listeden sıra usulüne göre yapılmaktadır. Uyuşmazlık konusuyla ilgili sigorta hakemlerinin uzmanlık alanları çerçevesinde sıralamaya riayet edilerek belirleme gerçekleştirilmektedir. Listede hukukçu bulunuyorsa heyetteki 3 kişiden en az biri hukukçu olarak belirlenmektedir. Bu çerçevede hakemlerin belirlenmesi durumunda oluşturulan sigorta hakem heyeti, Yönetmeliğin 16/9 maddesine göre uyuşmazlığın taraflarına derhal bildirilmektedir.²⁷⁹

Raportör tarafından hazırlanan ön rapor ile birlikte seçilen hakem heyetine dosya intikal ettirilmektedir. Sigorta hakem heyeti, Sigortacılık Kanunu'nun 30/16 maddesi ile Yönetmeliğin 16/10 maddesine göre komisyon tarafından görevlendirildikleri tarihten itibaren 4 aylık süre içinde incelemelerini tamamlamakla yükümlüdürler. Tarafların yazılı muvafakatlerinin alınması durumunda bu sürenin uzatılabilmesine kanun koyucu tarafından olanak sağlanmıştır.²⁸⁰

Dosyaya atanan hakemlerin kural olarak dosyayı kabul etme ve mutlaka alması gereken bir zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak Sigortacılık Kanunu'nun 30/15 maddesine²⁸¹ göre mücbir sebep ya da beklenmeyen hal gibi durumlar söz konusu ise hakemin dosyayı kabul etmeme hakkı ortaya çıkmaktadır. Tahkim yargılamasında devlet yargısında olduğu gibi tarafsızlık ön plandadır. Bu kapsamda hakemin ya da hakemlerin yargılamayı tarafsız şekilde gerçekleştirmelerinin sıkıntıya düşmesi durumunda dosyayı kabul etme zorunluluğunun yüklenmemesi gerekmektedir. Yönetmeliğin 17 ve 18. maddelerinde hakemin ret sebepleri ve davaya bakamayacağı haller düzenleme altına alınmıştır. Tarafların HMK' da yer alan hâkimin reddi sebeplerine dayanarak da hakemin veya hakemlerin reddini talep

²⁷⁸ KESKİN, Değer Kaybı, s. 173

²⁷⁹ KESKİN, Değer Kaybı, s. 174.

²⁸⁰ KESKİN, Değer Kaybı, s. 175.

²⁸¹ Sigortacılık Kanunu, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/06/20070614-2.htm>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

etmeleri mümkündür. Hakemlerin taraflarca öğrenilmesinden itibaren 5 iş günü içinde Komisyona dilekçe vererek hakemin reddi talebinde bulunmaları gerekmektedir. Bu taleple ilgili Komisyon müdürü, iki tarafın da görüşlerini alarak en geç 5 iş günü içinde karar vermekle yükümlüdür²⁸².

Uyuşmazlığa ilişkin sigorta hakem heyeti tarafından yargılama yapılırken uyuşmazlığın hukuki bilgi haricinde özel veya teknik bilgi gerektirmesi halinde Yönetmeliğin 16/12 maddesine göre hakemlerin, taraflardan birinin talebi üzerine ya da kendiliğinden bilirkişiden görüş alma imkânı bulunmaktadır. Komisyon Başkanlığı tarafından her yıl, hakemlerin başvurabilecekleri bilirkişi listesi düzenlenmektedir.

Sigorta hakem heyetinin kararı, Sigortacılık Kanunu'nun 30/15 maddesi çerçevesinde oybirliği ya da oyçokluğu esasına göre çıkmaktadır. Hakemlerin yapacakları yargılama, dosya üzerinden ilerlemekte ve sonuca bağlanmaktadır. Sigortacılık Kanununun²⁸³ 30. maddesi etrafında oluşturulan Sigorta Tahkim Komisyonu, sigorta sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıkların tarafsız ve bağımsız sigorta hakem heyeti tarafından adil ve hızlı şekilde çözülmesini sağlamaktadır. Bu düzenleme ile kanun koyucu, sigortacılık alanında usul ekonomisini gözetmeye çalışmaktadır.²⁸⁴

2.6.5. Belirli miktarın üzerindeki kararlar için temyiz yolu

Sigorta hakem heyetinin uyuşmazlıkla ilgili kararının gerekçeli şekilde yazılmasının ardından karar, Komisyon müdürüne tevdi edilmektedir. Komisyon müdürü ise Yönetmeliğin 16/B maddesine göre en geç 3 iş günü içerisinde kararı taraflara bildirmekle görevlidir. Bu bildirim neticesinde tarafların kanun yoluna başvurma imkânı gündeme gelmektedir.²⁸⁵ Bu konuda 18.09.2013 tarihinden sonra yürürlüğe giren 6456 sayılı Kanun değişikliği önemli bir yere sahiptir. İlgili Kanun ile Sigortacılık Kanunu'nun 30/12 maddesinde hakem kararına karşı kanun yollarına

²⁸² Müjgan TUNÇ YÜCEL ve Serdar KALE, *Sigortacılık Kanununda Tahkim*, Haluk Konuralp Anısına Armağan, Cilt 1, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2009, s. 467.

²⁸³ Sigortacılık Kanunu, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/06/20070614-2.htm>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

²⁸⁴ KESKİN, Değer Kaybı, s. 176.

²⁸⁵ KESKİN, Değer Kaybı, s. 187.

başvuru usulünde değişiklik yapılmıştır. Yapılan düzenleme çerçevesinde Sigortacılık Kanunu'nun²⁸⁶ 30/12 maddesine göre 5.000 TL altındaki uyuşmazlıklarla ilgili verilen sigorta hakem heyeti kararları kesindir. Bu kararlara karşı kanun yolu öngörülmemektedir. 5.000 TL ve üzerindeki uyuşmazlıklar için ise tarafların, kararın bildirim tarihinden itibaren 10 gün içinde bir kez olmak üzere Komisyon nezdinde itiraz etme hakları bulunmaktadır. İtiraz edilmemesi durumunda verilen hakem kararı kesinleşmektedir. İtiraz söz konusuysa ilgili itiraz başvuru ücretinin taraflarca Komisyona yatırılması üzerine hakem kararının icrası durdurulmaktadır. Tarafların hakem kararına yönelik itirazları, Komisyon tarafından ilgili talepleri incelemekle görevlendirilen itiraz hakem heyetlerine verilmektedir. İtiraz hakem heyetleri, talebin kendilerine intikalinden itibaren 2 ay içinde karar vermekle yükümlüdürler.²⁸⁷

Sigortacılık Kanunu' nun 30/12. Maddesine göre *“Tahkim sistemine üye olmak isteyenlerden katılma payı, uyuşmazlık çözümü için Komisyona başvuranlardan ise başvuru ücreti alınır. Uyuşmazlığa düşen taraflar arasında, açık ve yazılı şekilde yapılması gereken sözleşme ile daha yüksek bir tutar belirlenmemişse, hakemin verdiği kırkbin Türk Lirasına kadar olan kararlar her iki taraf için kesindir. Kırkbin Türk Lirasının üzerindeki kararlar için temyize gidilebilir. Her halükârda Hukuk Usûlü Muhakemeleri Kanununun 533 üncü maddesi hükümleri saklıdır. Temyize ilişkin usûl ve esaslar hakkında Hukuk Usûlü Muhakemeleri Kanunu uygulanır.”* İtiraz hakem heyeti tarafından verilen 40.000 TL ve altındaki uyuşmazlıklara ilişkin kararlar kesindir. 40.000 TL üzerindeki uyuşmazlıklar açısından tarafların temyiz kanun yoluna başvurması mümkündür. Kanun koyucu miktarın yüksekliğini gözeterek taraflara itiraz kanun yolu sonrasında temyiz yoluna başvurma imkânı sunmuştur. Konu ile ilgili bir de bazı tarihler için öngörülen hususlara Yargıtay İçtihadı birleştirme Hukuk Genel Kurulu' nun 13/04/2018 tarihinde verdiği ve 18/09/2018 tarihinde Resmi Gazete' de yayımlanan içtihadı birleştirme kararına konu olan uyuşmazlık aşağıdaki şekilde özetlenmiştir.

²⁸⁶ Sigortacılık Kanunu, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/06/20070614-2.htm>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

²⁸⁷ KESKİN, Değer Kaybı, s. 188.

*"6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 01.10.2011 tarihinden önce yapılan tahkim sözleşmesi uyarınca icra edilen milli tahkim yargılaması kapsamında ve anılan tarihten sonra verilen hakem kararlarına karşı 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'nun 533'üncü maddesinde düzenlenen temyiz kanun yoluna değil. 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 439'uncu maddesi uyarınca iptal davası açılması yoluna başvurulabilir."*²⁸⁸ Bu karardan da anlaşılacağı üzere yukarıda bahsi geçen tarihten önceki başvurular ve davalar için iptal davası yolu sonrası için temyiz yolu benimsenmiştir.

Hakem kararları açısından temyiz kanun yoluna gidilmesi için genel uygulama miktar üzerinden değerlendirilirken, bazı istisnai durumlar da Kanunun 30/12 maddesinde düzenleme altına alınmıştır. Uyuşmazlık konusu miktarın 40.000 TL ve altında olmasına rağmen tarafların temyiz yoluna başvurabileceği haller şunlardır:

- Tahkim süresi sona erdikten sonra karar verilmiş olması,
- Hakemlerin yetkileri dışındaki konularda karar vermiş olmaları,
- Taraflarca talep edilmeyen konularda karar verilmesi,
- Hakemlerin tarafların iddialarıyla ilgili karar vermemesi.

Belirtilen durumların somut olayda söz konusu olması halinde verilen hakem kararlarına karşı miktara bakılmaksızın her koşulda temyiz yolu açıktır. Temyize yönelik usul ve esaslara ilişkin olarak HMK'nın ilgili hükümleri uygulama alanı bulmaktadır. Bu konuda kanun koyucu sigortacılıkta hakem kararına ilişkin özel bir düzenleme öngörmemiştir.

Hakem kararlarının temyiz yolunda Yargıtay tarafından bozulması durumunda, eski hakem heyeti ya da Komisyon tarafından seçilecek yeni hakem heyeti tarafından yargılama yapılarak yeni bir tahkim süresi belirlenmektedir.

²⁸⁸ Kararın alındığı kaynak için bkz ; <https://www.kanunum.com/haber/ Yargitay-Ictihadi-Birlestirme-Hukuk-Genel-Kurulunun-13042018-tarihinde-verdigi-tahkim-hukukuna-iliskin-ictihadi-birlestirme-karari-18092018-tarihli-Resm%C3%AE-Gazetede-yayimlandi/7779#.YycTJ3ZBxPY>, (Erişim Tarihi : 03/09/2022).

Bozmanın söz konusu olması halinde hakemler direnmemektedirler. Bozma nedeniyle sınırlı şekilde inceleme yaparak karar vermektedirler²⁸⁹.

2.7. Değer kaybı ödemelerinin rücuya etkisi

Sigorta ettirenin bazı durumlarda araçta değer kaybının meydana gelmesinde kusuru söz konusu olmaktadır. Bu gibi durumlarda sigorta şirketinin değer kaybı ödemeleri çerçevesinde sigorta ettirene rücu hakkı doğmaktadır. Rücu hakkı, sigorta şirketlerinin değer kaybı ödemeleri açısından önemli konulardan biridir.²⁹⁰ Bu nedenle çalışmamızda ayrı bir başlık halinde bu konuya değinilmesi uygun görülmüştür.

Değer kaybı ödemelerinde sigorta şirketinin sigorta ettirene rücu hakkı konusunda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının B.4. maddesinde düzenleme yer almaktadır. Maddede sigorta ettirene hangi hallerde rücu edilebileceği belirtilerek uygulamada yaşanabilecek sorunların engellenmesi amaçlanmıştır. Belirtilen rücu halleri sınırlı sayıda düzenlenmemiş olup “başlıca” rücu halleri sayma yoluyla ifade edilmiştir²⁹¹. Madde kapsamında sigorta şirketinin sigorta ettirene rücu edebileceği haller şunlardır:

2.7.1. Kasıt veya Ağır Kusurun Varlığı

Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının B.4/a bendine göre değer kaybı ödenmesini gerektiren olay sigorta ettiren ya da onun mesul olduğu kişilerin kasti hareketi ya da ağır kusuru sonucunda ortaya çıkmışsa sigorta şirketi, olaydan kaynaklı zarara uğrayan kişi/kişilere değer kaybını ödedikten sonra sigorta ettirene rücu edebilmektedir.²⁹² Konuyla ilgili ispat yükü sigorta şirketine aittir. Yargıtay kararlarında, ağır kusur kavramının bir özel hukuk kavramı olup kasta yakın bir kusurun varlığını ifade ettiği ve ilgili düzenlemede tam kusurdan değil,

²⁸⁹ Selçuk ÖZTEK, *Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu Yönünden Sigortacılıkta Tahkime Bakış*, Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi, Sayı: 2, 2009, s. 246-247.

²⁹⁰ Rücu ile ilgili bazı bilgiler için bkz; SAAT, a.g.e., s. 102-108.

²⁹¹ ASLAN, DÜZGÜN, a.g.e., s. 206.

²⁹² Ağır kusur kavramının detaylı anlatımı ve örneklemeler için bkz. Tekin MEMİŞ, *Sigorta Hukukunda Ağır Kusur ve Kırmızı Işık İhlali konulu Bir Hukuk Genel Kurulu Değerlendirmesi*, Reasürör, İstanbul, s. 4.

kasıt ya da ağır kusurdan bahsedildiği ifade edilmektedir²⁹³. Örneğin 100-150 metre önceden sürücünün kavşağa yaklaştığı konusunda kendisini uyarıcı levhaların olmasına rağmen bunlara dikkat etmeden ve dikkatsizliği sonucu kazaya sebebiyet vermesi ağır kusur olarak değerlendirilir ve sigorta şirketi tarafından rücu edilebilme imkanı doğmaktadır.²⁹⁴

Söz konusu durumlarda uygulamada en çok tartışılan konulardan bir tanesi de kırmızı ışıktaki geçmenin kast veya ağır kusur ihlali oluşturup oluşturmadığı hususudur. Türkiye’de bir günde çok sayıda trafik kazası gerçekleşmekte olup bu kazaların bir çoğu sürücülerin trafik kurallarına uymamalarından ve dikkatsizliklerden dolayı meydana gelmektedir. Bunun en çok yaşanan örneği ve neredeyse en önemli bir bölümünü de ışık ihlalleri yani kırmızı ışığın dur ihtarına uyulmaması oluşturmaktadır. Bu sebeple meydana gelen trafik kazalarında sigorta şirketleri kaza yapan sigortalısına rücu için başvurmaktadır. Oysa burada her ne kadar kırmızı ışık ihlali kasti olarak yapılmış gibi gözükse de asıl durum görüldüğü gibi olmayıp sigorta şirketinin sigortalısına rücu hakkının doğabilmesi için yani araç sürücüsünün sigorta şirketine karşı sorumlu olabilmesi için kasttan daha da ziyade ağır kusurunun bulunması zaruridir. Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları’nın B.4.a maddesinde; “ *Tazminata neden olan bir kaza veyahut olay, işletenin veya o fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kast ile hareket etmesiyle veya ağır kusuru sonucunda meydana gelirse sigortacının sigortalısına rücu edebileceği*” düzenlenmiştir. Yerleşik Yüksek Mahkeme içtihatlarına ve uygulamalara baktığımızda; Genel Şartların bahsi geçen iş bu maddesinde “tam kusur” dan değil “kasıt” veya “ağır kusur” dan bahsedilmekle beraber bu yönde bir değerlendirme yapılmasının gerektiğini görmekteyiz. Aşağıda örnekleyeceğimiz Yargıtay Kararları incelendiğinde, sürücünün sadece kırmızı ışıktaki geçmesinin ağır kusur olarak nitelendirilemeyeceği yani yüzde tam kusurlu olmasının tek başına kasıtlı veya ağır kusurlu anlamında gelmediğini görmekteyiz. Sürücünün sadece kırmızı ışığı ihlal etmesi neticesinde bir kazaya sebebiyet vermesi durumunda karşı tarafın bu kaza nedeniyle ortaya çıkan hasarını sigorta şirketi ödediğinde, karşıladığı bu bedeli

²⁹³ Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 25.12.2017 tarih ve E. 2017/1914, K. 2017/12055 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021)).

²⁹⁴ MEMİŞ, Ağır Kusur, s. 7.

sigortalısından yani kırmızı ışıktaki ihlali yapan sürücünden talep etmek beraber ile rücu edemez. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi 2015/16576 E. Ve 2016/3671 K. sayılı ilamında²⁹⁵ “... Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları’nın B.4.a maddesinde, tazminatı gerektiren olay, işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasti bir hareketi veya ağır kusuru sonucunda meydana gelmiş ise, sigortacının sigortalısına rücu edebileceği hüküm altına alınmıştır. Daire’nin yerleşmiş uygulamalarına göre; Genel Şartların bu maddesinde “tam kusur” dan değil, “kasıt” veya “ağır kusurdan söz edilmekte olup, ağır kusur kavramının kasta yakın bir kusurun varlığını ifade ettiği kabul edilmektedir. İlgili madde de tam kusurdan değil kasıt veya ağır kusurdan söz edilmektedir. Somut olay değerlendirildiğinde, bilirkişi raporunda davalı sürücünün %100 oranında kusurlu olduğu kabul edilmiştir. Ağır kusur kavramı bir özel hukuk kavramı olup, kasıtlı olmamakla beraber kasta yakın bir kusurun mevcudiyetini ifade eder. Dava konusu olayda ise sigortalı araç sürücüsü kırmızı ışıktaki geçmesinden dolayı %100 kusurlu olmakla, ağır kusurlu olmadığının kabulü gerekir. Olayda ağır kusur oluşmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde rücu şartının gerçekleştiği düşüncesiyle davanın kabulüne karar verilmesi de doğru görülmemiştir....” şeklindedir. Söz konusu karar ve yukarıda anlatılanlardan da anlaşıldığı üzere kırmızı ışık ihlali her ne kadar uygulamada tam rücu sebebi olarak gözüксе de hukuki düzenleme ve yargıtay kararlarına bakıldığında da rücu sebebi oluşması için esaslı bir sebebi ihtiyaç olduğu su götürmez bir gerçektir.²⁹⁶

2.7.2. Ehliyetsiz Araç Kullanmak

Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının B.4/b maddesine göre araç için gerekli ehliyet olmayan, geçerliliğini yitiren sürücü sertifikasına sahip olan veya geçici ya da sürekli şekilde ehliyetine el konulmuş kişiler tarafından aracın kullanılması durumunda sigorta şirketi sigorta ettirene rücu edebilmektedir. Anılan bentte ehliyetin yanı sıra trafik kurallarının ağır kusurla ihlaline de yer verilmiştir. Bu

²⁹⁵ Kararın alındığı site için bkz ; <https://ckhukuk.com.tr/kirmizi-isikta-gecmek-agir-kusur-degidir/#:~:text=T%C3%BCrkiye%20de%20her%20g%C3%BCn%20%C3%A7ok,k%C4%B1rm%C4%B1z%C4%B1%20%C4%B1%C5%9F%C4%B1%C4%9F%C4%B1n%20dur%20ihtar%C4%B1na%20uyulmamas%C4%B1d%C4%B1r>, (Erişim Tarihi 04/09/2022).

²⁹⁶ MEMİŞ, Ağır Kusur, s. 5.

kapsamda somut olayda sürücünün trafik kurallarını ağır kusurla ihlal ederek kazaya sebebiyet vermesi halinde de sigorta ettirene rücu edilebilmesi mümkündür.

2.7.3. Alkol veya Uyuşturucu Madde Alarak Araç Kullanmak

Bu kişilerin araç kullanması yasaktır. Alkol veya uyuşturucu maddelerin etki derecesi ve kandaki miktarlarını tespit için teknik cihazlar kullanılmaktadır.²⁹⁷ Alkol veya uyuşturucu madde alarak araç kullanan sürücüler Karayolları Trafik Kanunu'nun 48. maddesi çerçevesinde derhal araç kullanmaktan men edilmektedirler. Genel Şartların B.4/c bendine göre ilgili mevzuatta belirlenen seviyenin üzerinde alkol veya uyuşturucu madde alınarak araç kullanılması halinde²⁹⁸, meydana gelen kazadan dolayı ödenen değer kaybında sigorta şirketi sigorta ettirene rücu edebilmektedir. Böyle durumlarda Yargıtay, sürücünün alkol almış olmasının yanı sıra aldığı alkolden etkilenecek aracı güvenli sürüş yeteneğini kaybetmiş olmasını da aramaktadır²⁹⁹. Bu durumu ispat yükü sigorta şirketine aittir³⁰⁰.

2.7.4. Ruhsat Olmadan Yolcu veya Patlayıcı-Parlayıcı Madde Taşımak, İstiap Haddini Aşmak

Genel Şartların B.4/ç bendinde somut olayın yolcu taşıma ruhsatı olmayan araçlar ile yolcu taşınması, istiap haddinden³⁰¹ fazla yük veya yolcu taşınması ya da tehlikeli ve patlayıcı maddeleri taşıma ruhsatı bulunmayan araçlarda bu maddelerin taşınması nedeniyle meydana gelmesi söz konusu ise sigorta şirketi, ödediği değer kaybında sigorta ettirene rücu edebilmektedir. Uygulamada bu maddeyle ilgili uyuşmazlıkların genellikle istiap haddinin aşılmasıyla ilgili olduğu görülmektedir.

²⁹⁷ Şaban KAYIHAN, *Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiyeti*, Cevdet Yavuz'a Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 22,Sayı 3, 2016, s. 1615; MİSİLİ, a.g.e., s. 616.

²⁹⁸ Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 97. maddesine göre kanlarındaki alkol miktarı 0.50 promilin üzerinde olan özel otomobil sürücüleri ile 0.20 promilin üzerinde olan diğer araç sürücülerinin karayolunda araç sürmeleri yasaktır.

²⁹⁹ Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 16.03.2009 tarih ve E. 2008/4510, K. 2009/1458 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021).

³⁰⁰ ASLAN, DÜZGÜN, a.g.e., s. 211.

³⁰¹ Kara, deniz ve hava araçlarında yolcu ve yük miktarını belirleyen sınır (<https://sozluk.gov.tr/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021).

Bu durumda istiap haddinin aşılması nedeniyle kazanın meydana gelip gelmediği (illiyet bağı) araştırılmaktadır³⁰².

2.7.5. Sigorta Ettirenin Riziko Gerçekleştikten Sonra Gerekli Yükümlülükleri Yerine Getirmemesi

Rizikonun meydana gelmesi durumunda sigorta ettirenin Genel Şartların B.1. maddesinde belirtilen sorumlulukları yerine getirmesi gerekmektedir. Bu yükümlülükler; sorumluluğunu gerektirecek bir olayı öğrenmesinden itibaren 10 gün içerisinde, kendisine yöneltilmesi durumunda ise derhal sigorta şirketine ihbar etmek; zararın azaltılması, önlenmesi, artmasına engel olunması ya da sigorta şirketinin poliçeden kaynaklı rücu haklarının korunması imkânlar çerçevesinde gerekli önlemleri almak ve sigorta şirketinin bu doğrultudaki talimatlarına uymak; riziko ya da değer kaybının belirlenmesiyle ilgili gerekli belge ve bilgileri zamanında sigorta şirketine ulaştırmak; zarardan dolayı tazminat talebiyle karşılaştığında ya da hakkında cezai kovuşturmayla geçildiğinde durumdan sigorta şirketine bilgi vermek ve konuyla ilgili tüm belgeleri derhal sigorta şirketine vermek; sigorta konusuyla ilgili başka sigorta sözleşmelerinin bulunması halinde rizikonun gerçekleştiğini sigorta şirketlerinin her birine bildirmek; maddi hasarlı trafik kazalarında motorlu aracı tutanak düzenlemek için güvenli bir yere çekmek. Sayılan sorumlulukların ihlali nedeniyle ödenecek değer kaybı tutarının artması halinde sigorta şirketi, değer kaybı nedeniyle yaptığı ödemeyi kusuru nispetinde sigorta ettirene rücu edebilmektedir.

2.7.6. Aracın Çalınması veya Gasp Edilmesi

Karayolları Trafik Kanunu'nun 107. maddesine göre gasp edilmesi ya da aracın çalınması durumunda kural olarak üçüncü kişilerin uğradığı zararlardan işleten sorumlu tutulmaktadır. İşleten, kusuru bulunmadığını ispat edebilirse sorumluluktan kurtulabilmektedir. Aksi takdirde Kanunun 85. maddesi çerçevesinde sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Bu kapsamda ortaya çıkan değer kaybını ödeyen sigorta şirketi, Genel Şartların B.4/e maddesi çerçevesinde sigorta ettirene rücu

³⁰²Ülgen ASLAN DÜZGÜN, *Zorunlu Mâli Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları İle Getirilen Yenilikler ve Değişiklikler*, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Sayı 14, 2019, s. 182; Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 17.04.2014 tarih ve E. 2013/6315, K. 2014/5988 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021).

edebilmektedir. Bu durumda sigorta ettirenin ya da sorumlu olduğu kişilerin çalınma veya gasp eylemlerinde kusurlu olduğunun tespit edilmesi gerekmektedir³⁰³.

2.7.7. Sigorta Ettirenin Olay Yerini Terk Etmesi

Genel şartların B.4/f maddesinde düzenlenen bu durum, özellikle bedeni hasara neden olan trafik kazalarında önem taşımaktadır. Bu kapsamda sigorta ettirenin olay yerini tedavi ve yardım amacıyla sağlık kuruluşuna gitme gibi zorunlu sebepler haricinde terk etmesi veya kazayla ilgili gerekli belgeler düzenlenmesi yükümlülüğüne aykırı davranması durumunda kusurlu sayılmakta ve kendisine sigorta şirketi tarafından rücu edilebilmektedir³⁰⁴.

³⁰³ Yahya Tekin ESATOĞLU, *Trafik Sigortaları*, Sigorta Hukukunun Bazı Güncel Sorunları, Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul, 2017, s. 55; Bkz. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 22.06.2011 tarih ve E. 2011/17-398, K. 2011/434 sayılı kararı

(<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021)).

³⁰⁴ Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 03.07.2014 tarih ve E. 2014/12746, K. 2014/10508 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021)).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AYM KARARI ÖNCESİ VE SONRASINDA DEĞER KAYBINDA YAŞANAN DEĞİŞİKLİKLER

1. BELİRLİ BİR KİLOMETRE ÜZERİ ARAÇLARDA DEĞER KAYBININ TESPİTİNDE AYM KARARI ÖNCESİ SORUNLAR

Mali sorumluluk sigortası, sigortanın konusunu teşkil eden riskin gerçekleşmesi durumunda sigorta ettirenin hukuken sorumlu olacağı zarar kalemlerine ilişkin tazminatın teminat miktarıyla sınırlı şekilde sigorta şirketi tarafından ödenmesinin güvence altına alınmasını ifade etmektedir. Bu güvence hem zarar gören hem de sigorta ettiren açısından önem taşımaktadır³⁰⁵. Mali sorumluluk sigortasının ihtiyari ya da zorunlu olması mümkündür. Haksız fiilden kaynaklı olduğu kabul edilen motorlu taşıt işletilmesinden doğan sorumluluk, kusursuz sorumluluğun bir çeşidi olarak geçen tehlike sorumluluğunun bir sonucu olarak görülmektedir. 2918 sayılı Kanunun 85. maddesinde yer verilen bu sorumluluk konusunda “Motorlu Taşıtlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi” önemli bir yere sahiptir. Türkiye tarafından onaylanan bu sözleşmede motorlu taşıt işletilmesi nedeniyle ortaya çıkan tazminat isteklerinin zorunlu sigorta sistemi yoluyla teminat altına alınması gerektiği vurgulanmıştır. Mevcut düzenleme ile tazminatın motorlu taşıt işletenin ekonomik gücüne bağlı olmasının hakkaniyete aykırı sonuçlar ortaya çıkarabileceğini öngören kanun koyucu, işletenlerin mali sorumluluk sigortası yaptırmasını Kanunun 91/1 maddesiyle zorunlu hale getirmiştir. 101. maddede ise bu sigortanın Türkiye’de kaza sigortası alanında çalışmaya uygun sigorta şirketleri tarafından yapılabileceği düzenleme altına alınmıştır.

Sigorta şirketlerinin faal oldukları alanlardaki zorunlu sigorta sözleşmelerini yapma yükümlülükleri, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’nun 13/1 maddesinde düzenlenmiştir. Kanunun 11. maddesinde sigorta sözleşmelerinin ana içeriğinin Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından onaylanan genel şartlara uygun şekilde düzenlenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu düzenleme, sigorta ettirenleri sigorta

³⁰⁵ Sami KARAHAHAN, *Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*, Prof. Dr. Halil CİN’e Selçuk Üniversitesinde 10. Yıl Hizmet Armağanı, Konya, 1995, s. 369, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/775868>, (Erişim Tarihi: 16.05.2022).

şirketleri karşısında korumak amacıyla getirilmiştir. İlgili düzenleme kapsamında 2015 yılında yayımlanan “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları”, idarenin düzenleyici işlemi niteliğinde olup kanun karşısında ikincil nitelik taşımaktadır³⁰⁶. Genel Şartların A.6. maddesinde teminat dışında kalan hâller, Ek (1)’de ise değer kaybının hesaplanmasına yer verilmiştir.

Motorlu taşıt işletilmesi nedeniyle üçüncü kişilere verilen zarardan kaynaklı olarak işletenin mesuliyeti, Borçlar Kanunu kapsamında haksız fiil sorumluluğu olarak nitelendirilmektedir. Bu nedenle tazminat borcunun niteliği, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na göre belirlenmektedir. Zarara uğrayan üçüncü kişilerin tazminat alacaklarının teminat altına alan zorunlu mali sorumluluk sigortası çerçevesinde sigorta şirketinin tazminat borcunun niteliği ise Genel Şartlara göre belirlenmektedir. Bu bağlamda uygulamada, işletenin haksız fiilden kaynaklı tazminat borcu ile sigorta şirketinin zorunlu mali sorumluluk sigortasından kaynaklı tazminat borcu arasında farklı hesaplamalar ortaya çıkmaktadır. Bu farklılık, Genel Şartlarda Borçlar Kanunu’nun zararın tazminine ilişkin düzenlemelerinden farklı düzenlemelere yer verilmesinden kaynaklanmaktadır. Bu kapsamda zorunlu mali sorumluluk sigortasında Borçlar Kanunu karşısında ikincil nitelikteki Genel Şartların uygulanması durumu söz konusu olmuştur.³⁰⁷

2918 sayılı Kanun’un 90. maddesinde 2016 yılında 6704 sayılı Kanunla değişiklik yapılmıştır. Değişiklik öncesinde maddi ve manevi tazminat bakımından Borçlar Kanunu’nun haksız fiile ilişkin hükümlerinin uygulama alanı bulacağı ifade edilmiştir. Bu kapsamda sigorta şirketlerinin zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında ödeyecekleri tazminatın Borçlar Kanunu hükümleri çerçevesinde belirleneceği açıklığa kavuşturulmuştur. İlgili dönemde motorlu taşıt işletilmesinden doğan zararlarda hem işletenin hem de sigorta şirketinin tazminat sorumluluğunda tek bir uygulama söz konusudur. Değişiklik sonrasında ise işleten ile sigorta şirketinin tazminat borcunun hesaplanması farklı esaslara bağlanarak uygulamada sıkıntılı bir durum ortaya çıkarılmıştır.

³⁰⁶ MEMİŞ, Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Hukuki Mahiyeti ve Değerlendirilmesi, s. 23. Aynı zamanda konuyla ilgili tartışmalar için bkz. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 20.04.2021 tarih ve E. 2021/86,K. 2021/516 sayılı kararı

(<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 07.05.2022)).

³⁰⁷ MEMİŞ, Genel Şartlar, s. 127.

Değer kaybı hesaplamasında uygulamada Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında geçen hesaplama formülü kullanılmaktadır³⁰⁸. 20 Mart 2020 tarihinde genel şartlarda değişiklik yapılmıştır. Eski genel şartlarda değer kaybı bakımından 165.000 km üst sınır yer almaktaydı. Bu kapsamda 165.000 km ve üzerindeki araçlarda değer kaybı oluşmayacağı düzenlenmekteydi. Yeni düzenleme ile araçlardaki değer kaybı hesaplamasında bu sınırlama kaldırılmıştır. Aracın km katsayı oranı düşürülerek yeniden formüle edilmiş ve katsayı oranları yeniden düzenlenmiştir. Yapılan düzenlemede 75.000 km araç ile 149.000 km aracın değer kaybına yönelik km katsayısı aynıdır. Bu bağlamda değer kaybı mevcut olandan daha düşük hesaplanabilmektedir.³⁰⁹

Uygulamada değer kaybına yönelik başka bir sorun, araçta meydana gelen maddi hasarın aracın güncel bedelinin %2'sinin altında kalması durumudur. Düzenleme gereği bu durumda değer kaybı tazminatının araçta meydana gelen maddi hasar miktarını aşması mümkün değildir. Bu kapsamda bir üst sınır öngörülmüştür. Araçta ortaya çıkan maddi hasarın aracın rayiç bedelinin %2'sinin altında kalması halinde değer kaybının üst sınırı, maddi hasar tutarıdır. Örneğin, rayiç değeri 250.000 TL olan bir araçta 3.000 TL değerinde bir maddi hasar meydana gelmişse değer kaybının üst sınırı 3.000 TL'dir. Düzenleme gereği 3.000 TL üzerinde bir değer kaybı hesaplaması yapılması mümkün değildir.

Değer kaybı konusundaki diğer sorun, kaza sonrasında onarılan parçalara ilişkindir. Kaza sonrasında aracın, mekanik, elektronik ve döşeme, plastik tampon/parça onarımları, lastik, cam, hava yastığı, radyo/teyp, jant, elektrik aksamıyla ilgili onarımların değer kaybı kapsamına alınmaması düzenlenmiştir. Serbest piyasa ekonomisine sermayeleri nedeniyle etkide bulunabilen sigorta şirketlerinin lehine getirilen bu düzenlemeler çerçevesinde yapılan hesaplamada, pek çok hususun hesaplama haricinde bırakıldığı görülmektedir. Bu nedenle uygulanan sistem, motorlu taşıt işletilmesinden kaynaklı olarak zarar gören üçüncü kişilerin zararını tam anlamıyla tazmin etmekten uzak kalmıştır. Formülün çalışma

³⁰⁸ Münevver ÇETİN, *Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamında Sigorta Şirketinin Destekten Yoksun Kalma Tazminatından Sorumluluğu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020, s. 64.

³⁰⁹ Fatih TAHANCI, *Araç Değer Kaybı Hesaplama 2022, Değer Kaybı Hesaplama Tablosu, Formülü*, 14.12.2021, <https://www.tahanci.av.tr/arac-deger-kaybi-hesaplama/>, (Erişim Tarihi: 18.01.2022).

mantığında sökülüp takılabilen parçalardaki hasarlar yok sayılmıştır. Bu nedenle yalnızca aracın metal kaporta iskeletinde ortaya çıkan hasarlardan değer kaybı tazmin edilebilmektedir. Örneğin kaza sonrasında aracın hasar onarım maliyeti 30.000 TL çıkmışsa bu zarara ilişkin onarımın plastik ön tampon, ön farlar, yan aynalar gibi parçalarda yapılması söz konusu ise değer kaybı tazminatı alınması mümkün değildir³¹⁰.

Genel Şartlarda yapılan 2020 değişikliğinde birkaç önemli hususta değişiklik gerçekleştirilmekle birlikte bu değişikliklerin sigortalıların ve zarar gören üçüncü kişilerin lehine olduğunu söylemek güçtür. Yapılan düzenlemelerde sigorta şirketlerinin lehine farklılıklar görülmektedir. Eski genel şartlarda yer alan değer kaybı hesaplama formülü ile gerçek değer kaybı miktarının belirlenememesi söz konusuysa yeni düzenlemede bu durum daha da olumsuz bir hale getirilmiştir. Bu bağlamda 2020 değişikliğiyle birlikte trafik kazaları sonrasında sigorta ettirenin, sigortalının ve zarar gören üçüncü kişilerin mağduriyetlerinin arttığı söylenebilmektedir. Genel şartlardaki bu hesaplama sıkıntısı, konunun Anayasa Mahkemesi'ne intikal ettirilmesiyle neticelenmiştir.³¹¹

Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı öncesinde uygulanan genel şartların değer kaybı hesaplama yönteminde değer kaybı, söz konusu aracın piyasada oluşan gerçek değer kaybı miktarından eksik çıkmaktaydı. Hatta ilgili aracın km'sinin 165.000'den yüksek olması durumunda ise hasar miktarı ne denli yüksek olursa olsun değer kaybı "0" şeklinde ifade ediliyordu. Genel şartlarda yer verilen formüle göre yapılan değer kaybı hesaplamaları, denetime açık olmama ve tespitte yaşanan sıkıntılar nedeniyle sıkça eleştirilmesine rağmen yeni bir düzenleme söz konusu olmadığı için uygulanmaya devam ediyordu. AYM kararı ile gerçek değer kaybı miktarını belirlemekten uzak olan bu yöntem uygulamadan kaldırılmıştır³¹².

³¹⁰Rauf KARASU, *Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)*, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2016, s. 90.

³¹¹ Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 27.01.2016 tarih ve E. 2015/11245, K. 2016/1045 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 18.01.2022)).

³¹² https://www.ntv.com.tr/ekonomi/aracta-olusan-hasara-iliskin-deger-kaybi-tazminatlarina-yeniden-duzenlenme,0wKjfHYE8UGx_9-iSmPLxQ, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

2. BELİRLİ BİR KİLOMETRE ÜZERİ ARAÇLARDA DEĞER KAYBININ TESPİTİNDE AYM KARARI SONRASI SORUNLAR

Anayasa Mahkemesi'nin (AYM) 2019/40 Esas 2020/40 Karar sayılı kararı 09.10.2020 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.³¹³ Bu kararda Anayasa Mahkemesi, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 90 ve 92. maddelerindeki genel şartlara ilişkin ibareleri iptal etmiştir³¹⁴. Bu kapsamda zorunlu mali sorumluluk sigortasında değer kaybı hesaplamalarında sigorta şirketi açısından dikkate alınan genel şartlarda ekli değer kaybı hesaplama yöntemi kaldırılmıştır.

Yeni ortaya çıkan durumda araçların km bazında sıkıntı oluşturan katsayılar, 165.000 km sınırlaması, “mini onarım” olarak ifade edilen aracın mekanik, elektronik ve döşeme, plastik tampon/parça onarımları, lastik, cam, hava yastığı, radyo/teyp, jant, elektrik aksamıyla ilgili onarımların değer kaybı kapsamına alınmaması durumları ortadan kalkmıştır. Artık değer kaybı hesaplamasında aracın bazı parçalarının ayrılıp bazı parçalarının dikkate alınması söz konusu değildir.

AYM kararı öncesinde mevcut olan 165.000 km sınırı, yeni durumda zorunlu mali sorumluluk sigortasında sigorta şirketi açısından değer kaybı hesabında dikkate alınmamaktadır. Uygulamada henüz 3 yaşında bir aracın dahi km'sinin 165.000'den yüksek olduğu durumlara rastlanmaktadır. Bu aracın kaza nedeniyle hasar görmesi durumunda onarılan ya da değişen parçaları değerlendirilmeksizin değer kaybının “0” olarak hesaplanması hakkaniyete aykırıdır. Bu kapsamda özellikle günümüzde sıfır araç piyasasındaki yükseliş nedeniyle ikinci el piyasasına yönelimin gerçekleşmesi, belirli bir değere kadar olan araçların da 150.000 km üzerinde kaldığı gözetildiğinde olası kazalara ilişkin değer kaybı hesaplamalarında yaşanabilecek sorunların bu şekilde önüne geçildiği kanaatindeyiz.

³¹³ Bkz. AYM 2019/40 Esas 2020/40 Karar sayılı kararı (<https://normkararlarbilgibankasi.anayasa.gov.tr/Dosyalar/Kararlar/KararPDF/2020-40-nrm.pdf>) (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

³¹⁴ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 90. maddesinin birinci cümlesinde yer alan “...ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda...” ibaresi ile ikinci cümlesinde yer alan “...ve genel şartlarda...” ibaresi Anayasa'ya aykırı görülerek oyçokluğu ile iptal edilmiştir. 92. maddenin ise (i) bendi “Bu Kanun çerçevesinde hazırlanan zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartları ve ekleri ile tanımlanan teminat içeriği dışında kalan talepler” Anayasa'ya aykırı görülerek iptal edilmiştir.

AYM kararı sonrasında araçlarda ortaya çıkan değer kaybı hesaplamalarında, sigortalı ya da sigorta şirketi ayırımına gidilmeksizin 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiilleri içeren hükümler uygulama alanı bulmaktadır. Bu bağlamda karar öncesi uygulamada yaşanan farklı hesaplamalar ortadan kaldırılmıştır. Hem sigorta şirketi hem de sigortalı açısından ortak bir değer kaybı hesabı yapılabilir. Oluşan yeni durumda sigorta şirketleri trafik kazası sonrasında araçlardaki değer kaybı hesaplamalarında Borçlar Kanunu'nun gerçek zararın tespiti ilkelerine göre piyasa güncel değer üzerinden belirlemeye gitmektedirler (tam tazmin). AYM'nin verdiği iptal kararları kesin olup devletin organlarını, idareyi ve kişileri bağlamaktadır³¹⁵. Bu nedenle genel şartlarda öngörülen değer kaybı bedelini düşüren yöntemler, Mahkemenin iptal kararı kapsamında artık uygulanmamaktadır. Yeni duruma göre örneğin kaza öncesi 200.000 TL piyasa rayiç değere sahip bir aracın kaza sonrası piyasa değeri 175.000 TL'ye düşüyse buradaki değer kaybı 25.000 TL olarak belirlenmektedir. Sigorta şirketleri iptal sonrası duruma göre zarar görene 25.000 TL ödemekle yükümlü tutulmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde iptal kararının zarar gören üçüncü kişilerin yararına, sigorta şirketlerinin ise zararına olduğu söylenebilmektedir.

Uygulamaya bakıldığında gerçek değer kaybı, piyasa şartlarına göre hasar gören aracın emsal araçlarla arasında oluşan farkı ifade etmektedir. Her ne kadar iptal kararı öncesinde farklı yöntemlerle bu miktar oldukça düşük hesaplanmaktaysa da iptal kararı sonrasında zarar gören kişilere gerçek zararlarının ödenmesi söz konusu olmaktadır. AYM kararı sonrasında hasar gören araçların sahipleri, sigorta şirketlerinden daha yüksek değer kaybı bedeli alabilmektedirler. Ayrıca 165.000 km'den yüksek olan araç sahiplerinin de değer kaybını talep etmesi mümkün hale gelmiştir. Bu bağlamda her km.de hasar gören araç açısından değer kaybı talep edilebilmektedir.

6098 sayılı Borçlar Kanununun 72. maddesine göre tazminat talebi, zarar gören kişinin tazminat yükümlüsünü ve zararı öğrendiği tarihten itibaren 2 yıl, her halükarda fiilin işlendiği tarihten itibaren 10 yılın geçmesiyle zamanaşımına

³¹⁵ Mustafa BABAYİĞİT, *Türk Hukukunda Anayasa Mahkemesi Kararlarının Geriye Yürümezliği Sorunu*, TBB Dergisi, Sayı: 124, 2016, s. 186-190.

uğramaktadır. Buna göre kaza sonrası araç değer kayıplarına ilişkin taleplerde zarara uğrayan kişinin tazminat yükümlüsünü ve zararı öğrendiği tarihten itibaren 2 yıl, kazanın oluşundan itibaren ise 10 yıl içinde talep etmesi beklenmektedir. AYM'nin iptal kararları, kural olarak kesinleşmiş kararlar açısından geriye yürümektedir³¹⁶. Değer kaybı talebi ise zarar gören kişilerin tazminat yükümlüsünü ve zararı öğrenmelerinden itibaren azami 2 yıl içinde ortaya çıkan kazalar için yapılabilmektedir. Bu kapsamda AYM kararı öncesinde meydana gelen trafik kazasından zarar gören kişinin henüz değer kaybı talebinde bulunmamış olması ya da değer kaybı talebinde bulunmuş olmasına rağmen bu talebin kesin sonuca bağlanmamış olması halinde AYM kararının somut olaya uygulanması gerekmektedir. Buna göre sigorta şirketlerinin piyasa şartları çerçevesinde belirlenen gerçek rayiç bedele ilişkin değer kaybı ödemesinde bulunmaları gerekmektedir. Genel şartlarda düzenlenen değer kaybı hesaplama yönteminin böyle bir durumda uygulanması söz konusu olmamaktadır. Bu bağlamda AYM kararının kesinleşmemiş değer kaybı talepleri açısından geçmişe yürütülmesi mümkündür³¹⁷.

Uygulamada AYM kararı sonrasında, belli bir süredir uygulanan genel şartlarda yer alan değer kaybı hesaplama yönteminin kaldırılmasıyla birlikte yeni durumda hesaplamanın nasıl yapılacağına ve bu durumun nasıl sonuç getireceğine ilişkin endişeler ortaya çıkmıştır. Bu konuda 2918 sayılı Kanunun 90 ve 92. maddelerinden çıkarılan ibareler sonrasında kalan ibarelerden yola çıkılarak değerlendirme yapılması mümkündür. Bu kapsamda AYM kararı sonrasında değer kaybı hesaplamasında 6098 sayılı Borçlar Kanunu uygulama alanı bulmaktadır. Genel hükümler çerçevesinde tam tazmin ilkesine göre yapılacak hesaplama sonrasında zarar gören kişilerin araç değer kayıplarının ödenmesi söz konusu olacaktır. Kesinleşmemiş başvurularda AYM kararı sonrasında hesaplamanın genel şartlara göre değil genel hükümlere göre yeniden yapılması gerekmektedir. Bu durum devam eden başvurular açısından iş yükü anlamına gelse de zarar gören üçüncü kişilerin mağduriyetlerinin giderilmesi açısından olumlu bir adım olduğu kanaatindeyiz.

³¹⁶ BABAYİĞİT, a.g.e., s. 190 vd.

³¹⁷ Muhammed, BOZTEPE*Anayasa Mahkemesi'nin İptal Kararı Kaza Yapan Araç Sahiplerini Sevindirecek*, 12.10.2020, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/anayasa-mahkemesinin-iptal-karari-kaza-yapan-arac-sahiplerini-sevindirecek/2003446>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

Ayrıca bilindiği üzere 01/06/2015 tarihinde getirilen KZMSSGŞ. ekindeki hesaplamada aracın değer kaybı hesaplaması yapılırken 165.000 KM üzeri olması durumunda ‘SIFIR’ değer kaybı hesaplaması yapılmıyordu. Burada yapılan değişiklik ile beraber artık aracın KM’ si kaç olursa olsun bir değer kaybı oluşacağı görüşüdür.³¹⁸ Keza Yargıtay içtihatları incelendiğinde aracın kazası olması ve KM’ sinin yüksek olmasına karşın hesaplamada bir değer kaybı oluşacağı görüşü son zamanlarda uygulamada yaygın hale gelmiştir.³¹⁹ Bu uygulamanın daha hakkaniyetli olduğu kanaatindeyiz. Sigorta Tahkim Komisyonu tarafından aldırılan örnek bir Bilirkişi Raporunda yeni Yargıtay kararına göre yapılan hesaplama da aracın KM’ si 225.000 olmasına karşın yine de değer kaybı hesaplaması yapıldığı görülmektedir. İş bu durumda AYM kararının artık uygulamada yaygın olarak kullandığının açık göstergesidir. 18/08/2022 Tarihli Bilirkişi Raporu aynen şöyle yazılmıştır³²⁰ ; *“Anayasa Mahkemesi’nin 09.10.2020 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan 17.07.2020 tarih ve 2019/40.E, 2020/40.K sayılı kararı uyarınca “aracın markası, modeli, kilometresi, daha önce hasarının bulunup-bulunmadığı, kullanım şekli, mevcut hasarın niteliği, hasarlı bölgelerin özelliği, onarım için yapılan işlemler ve TRAMER kayıtlarına yansıyan hasar miktarı” dikkate alınmak suretiyle Yargıtay tarafından benimsenen ve içtihatlarda belirtilen “kazadan önceki ikinci el piyasa rayiç değeri ile kaza meydana geldikten ve tamir edildikten sonraki ikinci el değeri arasındaki fark” kriterlerine göre yapılan değerlendirmeler neticesinde; Başvurana ait 42 S 7050 plakalı aracın dava konusu kazadan önceki hasarsız ikinci el piyasa rayiç değerinin 90.000,00-TL olduğu, kaza meydana geldikten ve hasarlı parçaları tamir edildikten sonraki 2.el alınır-satılır piyasa rayiç değerinin ise 87.000,00-TL olacağı, buna göre araçtaki değer kaybı miktarının 3.000,00-TL olduğu tespit edilmiştir.”* İş bu rapor incelendiğinde uygulamada söz konusu kararın yaygınlaştığı görülecektir.

³¹⁸ KESKİN, Değer Kaybı, s.228.

³¹⁹ KESKİN, Değer Kaybı, s. 229

³²⁰ Söz konusu rapora ulaşmak için ; 2022.E.105651 sayılı dosya, <https://online.sbm.org.tr:443/sbm-belge/public/belgeDogrulama/sorgu.sbm>, Doğrulama Linki ; YD8EXD5GTYOYHBO6O8MS, (Erişim Tarihi: 18/08/2022).

3. ANAYASA MAHKEMESİ KARARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Anayasa Mahkemesi'ne norm denetimi çerçevesinde Bakırköy 1. Asliye Ticaret Mahkemesi (2019/40 E.), Antalya Bölge Adliye Mahkemesi 4. Hukuk Dairesi (2019/41 E.), Ankara Bölge Adliye Mahkemesi 26. Hukuk Dairesi (2019/60 E.) ve Çorum 3. Asliye Hukuk Mahkemesi (2020/38 E.) tarafından yapılan başvuruların incelenmesi sonucunda 17.07.2020 tarihinde karar verilmiştir (2020/40 K.). Verilen karar çerçevesinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 90. maddesinin birinci cümlesinde yer alan "...bu Kanun ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda öngörülen usul ve esaslara tabidir." ibaresi ile ikinci cümlesinde yer alan "...ve genel şartlarda..." ibaresi ve 92. maddenin (i) bendinin kaldırılmasına hükmedilmiştir.³²¹

Başvuruda bulunan mahkemeler, zararın giderilmesi talebiyle sigorta şirketlerine zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesi çerçevesinde açılan davalarda ilgili düzenlemelerin Anayasa'ya aykırı olduğunu ifade etmişlerdir. Bu nedenle iptali için Anayasa Mahkemesi'ne başvuruda bulunmuşlardır.

Maddi ve manevi tazminatın düzenlendiği KTK. 90. maddede zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar açısından hem 2918 sayılı Kanun hem de bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda öngörülen usul ve esasların uygulanacağı belirtilmiştir. Kanunda ya da genel şartlarda düzenlenmeyen hususların söz konusu olması halinde 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümlerinin uygulanacağı açıklığa kavuşturulmuştur.³²²

Zorunlu mali sorumluluk sigortası dışında kalan hususların düzenlendiği 92. maddenin (i) bendinde, bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlar ve ekleriyle tanımlanan teminat içeriği dışında kalan isteklerin zorunlu mali sorumluluk sigortası dışında kalacağı belirtilmiştir.

Anayasa Mahkemesi tarafından ilgili başvuruların ilk incelemelerinde herhangi bir eksiklik görülmemesi üzerine aralarındaki bağlantı nedeniyle başvurular

³²¹ KESKİN, Değer Kaybı., s. 223.

³²² KESKİN, Değer Kaybı., s. 224.

birleştirilmiş ve ilk başvuruya ilişkin 2019/40 E. dosyası üzerinden esas hakkındaki incelemeye geçilmiştir.

Başvurucuların itirazlarında; zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesi yapılmasının kanunla zorunlu tutulduğu, sigorta sözleşmesinin taraflarını bağlayıcı nitelikte idarede olan düzenleme yapma yetkisinin ikincil değil asli nitelik barındırdığı, bu durumun yasama yetkisinin devri anlamına geldiği, sigorta şirketince ödenecek tazminatların hesaplanması genel şartlara bağlanarak sigorta şirketleri açısından farklı bir hesaplama usulünün oluşturulduğu, bu yöntemle sigorta şirketlerine işletene kıyasla ayrıcalık tanındığı, motorlu taşıt işletilmesinden kaynaklanan zararlara ilişkin tazminat hesabında usul ve esasın kanunla düzenlenmesi gerektiği, zararlar konusunda uzman olmayan idareye sigorta teminatının dışında bırakılacak hallerin belirlenmesi konusunda keyfi ve sınırsız bir yetki tanındığı, sigortalıların idarenin düzenleyici işlemlerine karşı yargıya başvurma olanaklarının da bulunmadığı gerekçe gösterilerek Anayasa'nın 2., 5., 7., 8., 9., 10., 13., 17., 19., 35., 36., 48. ve 138. maddelerine aykırılığın bulunduğu ileri sürülmüştür.³²³

Anayasaya aykırılık incelemesinde Kanunun 90. maddesi ile 92/1-i bendinde sigorta şirketinin zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki borcunun niteliğinin belirlenmesine yönelik düzenlemelerin bulunduğu, genel şartlara bağlanan bu düzenlemelerin Anayasanın 48. maddesiyle güvence altına alınan sözleşme özgürlüğünü sınırlandırdığı belirtilmiştir. Anayasanın 13. maddesine göre temel hak ve özgürlüklerin ancak kanunla sınırlandırılabilceği vurgulanarak bu sınırlamanın genel şartlarla yapılması eleştirilmiştir. Anayasanın 2. maddesi çerçevesinde hukuk devleti ilkesine göre kanunların keyfiliğe mücadele etmeyecek şekilde açık, anlaşılabilir, öngörülebilir ve ulaşılabilir olması gerekmektedir.³²⁴ İtiraza konu kanuni düzenlemelerde sigorta şirketinin zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin sözleşmesel sorumluluğunun niteliğinin belirlenmediği, idarenin düzenleyici nitelikte işlemi olan genel şartlarla belirleneceğinin ifade edildiği, tazminatın belirlenmesinin her zaman idare tarafından değiştirilmesi mümkün olan genel şartlara bağlandığı ve

³²³ KESKİN, Değer Kaybı, s. 225.

³²⁴ KESKİN, Değer Kaybı, s. 226.

idareye geniş bir takdir yetkisi verildiği, bu nedenle ilgili düzenlemelerin Anayasanın 13 ve 48. maddelerini ihlal ettiği belirtilmiştir.

Motorlu taşıt işletilmesinden dolayı üçüncü kişilerin zarar görmesi durumunda işletenin tazminat sorumluluğunun 6098 sayılı Kanun³²⁵'a göre, sigorta şirketinin tazminat sorumluluğunun ise genel şartlara göre hesaplanacak olması nedeniyle uygulamada farklılık oluşturulduğu, bu farklılığın üçüncü kişileri mağdur edebileceği belirtilerek Anayasanın 5, 17 ve 35. maddelerinin ihlal edildiği ifade edilmiştir. Özellikle farklılıktan dolayı üçüncü kişinin sigorta şirketi tarafından karşılanmayan zararı açısından işletenin ekonomik durumunun yeterli olması durumunda zararın karşılanabileceği üzerinde durularak üçüncü kişinin mağduriyetine vurgu yapılmıştır. Kararda başvuruçuların yürürlüğün durdurulması talepleri reddedilmiştir.³²⁶

Anayasa Mahkemesi'nin ilgili kararı oybirliği ile değil, oyçokluğu ile alınmıştır. Karara katılmayan iki üyenin karşı oy gerekçelerinde, kanunda genel düzenlemelere yer verilerek detaylandırılmasının idarenin düzenleyici işlemlerine bırakılmasının mümkün olduğu belirtilmiştir. Motorlu taşıt işletilmesinden dolayı ortaya çıkan zararlarda işletenin kusuru nedeniyle haksız fiil düzenlemeleri kapsamında Borçlar Kanunu hükümlerine göre sorumlu tutulmasının olağan olduğu, sigorta şirketinin sorumluluğunun ise sözleşmesi olması nedeniyle aynı düzenlemeyle sorumlu tutulmasının haksızlığa sebebiyet verebileceği ifade edilmiştir. Bu nedenle sigorta şirketinin sorumluluğunun farklı bir düzenlemeye tabi tutulabileceği kabul edilmiştir. Aynı zamanda mali sorumluluk sigortasının zorunluluğuna vurgu yapılarak Anayasanın 48. maddesi çerçevesinde sözleşme özgürlüğünün değerlendirilmemesi gerektiği açıklanmıştır. Uygulamaya yönelik bakıldığında ise zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesi yapmakla yükümlü tutulan sigorta şirketlerinin haksız fiil esasına göre sorumlu olmaları halinde sözleşme nedeniyle oluşacak prim borçlarının artacağı, bu durumun işletenleri mali sorumluluk sigortası yapmaktan kaçınmaya sevk edeceği, bu bağlamda zarar gören üçüncü kişilerin sigorta korumasından mahrum kalacağı olasılığı üzerinde

³²⁵ Türk Borçlar Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6098.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

³²⁶ KESKİN, Değer Kaybı, s. 227.

durulmuştur. Sonuç olarak karşı oy kullanan üyeler, ilgili düzenlemelerin Anayasaya aykırılık taşımadığını kabul etmişlerdir.

4. ANAYASA MAHKEMESİ KARARININ YARGITAY İÇTİHATLARINA ETKİSİ

Değer kaybı, kaza yapan aracın kaza nedeniyle gördüğü hasarın onarılmasından sonra araçtaki değer düşüşünü ifade etmektedir. Yargıtay'a göre değer kaybı, kaza yapan aracın kaza tarihindeki hasar öncesi değeri ile hasarı giderildikten sonraki değeri arasındaki farktır³²⁷.

Kazanın oluşumuna göre farklılık göstermekle birlikte kazaya karışmış ve hasar görmüş bir araçta değer kaybı oluşma olasılığı yüksektir. Kazalı bir araçta değer kaybının oluşup oluşmadığı ya da oluşmuşsa değer kaybının miktarının tespit edilmesi gerekmektedir. Kaza nedeniyle aracın zarar görmesi söz konusu ise değer kaybının ortaya çıkacağı söylenebilmektedir. Değer kaybı miktarı ise aracın markası, modeli, km.si, kaza tarihindeki yaşı, kaza sırasında gördüğü hasarın nicelik ve niteliği gibi hususlara bağlı şekilde farklılık göstermektedir. Araçta kaza nedeniyle meydana gelen hasar iyi bir şekilde onarılmış olsa da onarım ve tramer kaydından dolayı aracın ikinci el olarak satışında değer kaybı kaçınılmaz görülmektedir. Araç tamamen onarılmış dahi olsa kazada alınan hasarın izlerini taşıyacağı muhakkaktır. Bu nedenle ikinci el araç piyasasında kaza sonrası onarım gören araçlar ne kadar iyi durumda olursa olsunlar, kaza öncesi değerleri ile onarım sonrası değerleri arasında fark bulunmaktadır. Bu konuda hem piyasada hem de Yargıtay içtihatlarında genel bir kabul söz konusudur³²⁸.

Yargıtay içtihatlarında değer kaybı konusundaki genel kabul, kaza yapan aracın hasarsız durumu ile ve kaza tarihi itibarıyla serbest piyasadaki ikinci el piyasa güncel bedeli ile hasarı onarıldıktan sonraki haline göre serbest piyasadaki ikinci el piyasa güncel değeri arasındaki farkın belirlenmesidir. Bu kabule göre iki değer arasındaki fark, kaza nedeniyle ortaya çıkan değer kaybı miktarını ifade etmektedir.

³²⁷Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 09.05.2016 tarih ve E. 2015/18959, K. 2016/5661 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 14.01.2022)).

³²⁸Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 27.09.2017 tarih ve E. 2015/22210, K. 2017/10599 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 14.01.2022)).

Bu miktarın ilgili kişiye ödenmesi gerekmektedir. Yargıtay, konuyla ilgili bilirkişi incelemesi yapılması gerektiğini vurgulamaktadır. Bilirkişi raporu ile teknik bir konu olan araç değer kaybının hesaplanması gerektiği ifade edilmektedir. Bilirkişi raporlarında genel ibarelerle sonuca ulaşma kabul edilmemektedir. Tarafların itirazı söz konusuysa bilirkişi raporlarındaki eksiklerin ve hataların düzeltilmesi beklenmektedir. Aksi takdirde bilirkişi raporundaki değer kaybı miktarına dayalı olarak hüküm kurulacağından ilgili hükmün bozulması söz konusu olmaktadır³²⁹.

Bilirkişi raporlarında aracın kaza sonrası hasarı giderildikten sonraki haline göre ikinci el piyasa değerinin hesaplanmasında bazı hususların dikkate alınması gerekmektedir. Bunlar; aracın yaşı, modeli, markası, özellikleri, daha önce karışmış olduğu kazalar ve yapılan onarımlar, kazada alınan hasar miktarı, hasarlı kısımların özelliği vs.dir. Bilirkişi tarafından bu hususlar gözetilerek yapılan araştırma ve değerlendirme sonrasında aracın kaza sonrası onarılmış serbest piyasa değerinin belirlenmesi gerekmektedir. Bu belirlemenin yapılması, aracın kaza öncesi piyasa değerinin belirlenmesinden daha güçtür. Bu nedenle Yargıtay içtihatlarında değer kaybının belirlenmesinde özellikle kaza sonrasındaki onarılmış piyasa değeri üzerinde durulmaktadır. Değerlerin doğru tespit edildiği kanaati oluştuğundan sonra iki değer arasındaki farkın değer kaybını ortaya çıkaracağı kabul edilmektedir. Bu kapsamda değer kaybı, aracın kaza sonrası hasar nedeniyle piyasa değerinde meydana gelen azalmayı ifade etmektedir³³⁰.

6100 sayılı HMK'nın 266 vd. maddeleri gereğince çözümü teknik ya da özel bilgiyi gerektiren hallerde bilirkişinin oy ve görüşünün alınması gerekmektedir. Değer kaybına ilişkin bilirkişi incelemesinde tarafların kaza kapsamındaki kusurlarının da ele alınması beklenmektedir. Bu kapsamda Yargıtay 17. Hukuk Dairesi bir kararında; somut olayda 3 kişilik galericilerden oluşan bir rapor ve ek hesap raporu alındığı, bu raporun denetime elverişli olmadığı, ilgili raporlar çerçevesinde hüküm kurulduğu, yalnızca kaza tespit tutanaklarının esas alındığı raporlarda tarafların kusuruna ilişkin değerlendirmede bulunulmadığı, bu anlamda

³²⁹Bkz. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 15.06.2021 tarih ve E. 2017/2049, K. 2021/771 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 14.01.2022)).

³³⁰Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 27.09.2017 tarih ve E. 2015/22210, K. 2017/10599 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 14.01.2022)).

hükümün eksik incelemeye dayandığı ifade edilmiştir. Anılan kararda ilk derece mahkemesi davayı tam kabulle sonuçlandırmıştır. Yargıtay, hem bilirkişi raporunun galericiler tarafından düzenlenmesini hem de değer kaybı hesaplama yöntemini hatalı bulmuştur. Değer kaybı miktarı konusunda hükme esas alınan bilirkişi raporunda, içtihatlarda kabul edilen aracın kaza tarihindeki hasar görmemiş ikinci el piyasa güncel bedeli ile kazadan sonra onarılmış ikinci el piyasa güncel bedeli arasındaki fark kriterine uyulmadığı vurgulanmıştır. Ayrıca değer kaybı hesaplamasının teknik bilgi ve uzmanlık gerektirmesi nedeniyle uzman bilirkişi tarafından yapılması gerektiği belirtilmiştir. Bu bağlamda değer kaybı konusunda hukuka aykırı şekilde galericiler tarafından hazırlanan ve fark yöntemine dayanmayan bilirkişi raporuna dayanılarak hüküm kurulamayacağı ifade edilerek ilgili karar bozulmuştur³³¹.

Araç değeri kaybı, Yargıtay içtihatlarında haksız fiil tazminatı çeşidi olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle AYM'nin iptal kararı sonrasında alınmadan önceden uygulanan Genel Şartlar yerine iptal kararı sonrasında değer kaybına ilişkin Yargıtay içtihatlarındaki genel kabule dönüldüğü söylenebilmektedir. Açık bir mevzuat hükümünün mevcut olması nedeniyle sigorta şirketleri açısından değer kaybının hesaplanmasında genel şartlardaki düzenlemelerin uygulanması söz konusu olsa da Yargıtay içtihatları açısından asıl kabul gören uygulama “iki değer arasındaki farktır”.³³² Kanaatimizce de bu uygulama yerindedir. Gerçek değer kaybının belirlenmesi açısından bu uygulama, genel şartlardaki pek çok hususu değer kaybı hesaplaması dışında bırakan yöntemden daha doğru görülmektedir. Yargıtay içtihatlarına bakıldığında; örneğin kaza öncesinde 200.000 TL piyasa değeri olan bir araç kaza sonrasındaki onarımlar neticesinde 150.000 TL piyasa değerine sahip oluyorsa bu durumda piyasa açısından aracın gerçek değer kaybı aradaki fark olan 50.000 TL'dir. Bu yöntem her ne kadar genel şartlarda yer alan değer kaybı hesaplama yöntemi nedeniyle uygulanmamış olsa da AYM'nin iptal kararı sonrasında uygulanabilirliği bulunmaktadır.

AYM'nin iptal kararı sonrasındaki güncel Yargıtay kararlarına bakıldığında aracın kaza öncesindeki ikinci el piyasa güncel bedeliyle kaza sonrasında yapılan

³³¹Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 16.05.2016 tarih ve E. 2015/18906, K. 2016/5970 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 14.01.2022).

³³² KESKİN, Değer Kaybı, s. 201.

onarım neticesindeki ikinci el piyasa güncel bedeli arasındaki farka göre değer kaybının değerlendirildiği görülmektedir. Bu kapsamda bizce de en makul görülen gerçek değer kaybı hesaplamasına dönüş yaşandığı söylenebilmektedir. Yapılan başvurularda bilirkişi raporlarının alanında uzman biri ya da birileri tarafından düzenlenip düzenlenmediği ve değer kaybı hesaplamasının doğru şekilde yapılıp yapılmadığı üzerinde durulmaktadır. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi güncel bir kararında, ilk derece mahkemesi tarafından hükme esas alınan makine mühendisi bilirkişi raporunda araçta meydana gelen değer kaybının neye göre hesaplandığının belli olmadığını belirtmiştir. İlgili Dairenin genel uygulamasına göre değer kaybının hesaplamasında; aracın markası, modeli, özellikleri, km.si, yaşı, kaza sonrası aldığı hasar, hasara yönelik yapılan onarım işlemleri, tarafların iddia ve savunmaları vs. tüm dosya kapsamı çerçevesinde dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda Yargıtay içtihatlarında değer kaybı hesaplamasında uzman bilirkişiler tarafından denetime elverişli, ayrıntılı ve gerekçeli bilirkişi raporları düzenlenmesi gerektiği ifade edilmektedir. Eksik inceleme ve yetersiz gerekçeden oluşan bilirkişi raporlarına dayalı olarak kurulan hükümlerin bozulduğu anlaşılmaktadır³³³.

5. YARGILAMA MAKAMLARININ AYM KARARI SONRASI UYGULAMALARI

Kaza sonrası araçlardaki değer kaybına yönelik davalar, 6098 sayılı Borçlar Kanunu'nun haksız fiil sorumluluğuna dayanmaktadır. Uygulamada değer kaybı uyuşmazlıklarında daha kısa sürede sonuçlanması ve maliyetinin düşük olması yönüyle tahkim yolu tercih edilse de araç değer kaybı konusunda dava açılması da mümkündür. Ancak dava yoluyla değer kaybı talebinde bulunabilmek için Genel Şartların "C.7." maddesi çerçevesinde zarar gören kişi veya kişilerin öncelikle ilgili sigorta şirketine başvuruda bulunması gerekmektedir. Başvuru sonrası anlaşmanın sağlanamaması, değer kaybının ödenmemesi veya kısmen ödenmesi durumunda zarar gören kişi veya kişilerin dava yoluna başvurusu kabul edilmektedir. Dava yolu açısından bu koşulun getirilmiş olmasındaki temel sebep, tarafların kendi aralarında uzlaşarak uyuşmazlığı çözmelerine fırsat sunmaktır. Günümüzde dava yolunun uzun ve yorucu bir süreç olduğu gözetildiğinde, zarar gören kişi veya kişilerin sigorta

³³³Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 08.04.2021 tarih ve E. 2020/89, K. 2021/1988 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 14.01.2022)).

şirketiyle iletişim halinde olmalarının kısa sürede menfaatin sağlanması açısından yararlı olabileceği kanaatindeyiz.

Araç değer kaybına ilişkin açılacak dava, haksız fiilden kaynaklı tazminat davası olarak ifade edilebilmektedir. Bu davalarda tarafların tacir ya da tüketici olması durumu farklılaştırmaktadır. Değer kaybı davalarında görevli olan genel mahkeme, asliye hukuk mahkemesidir. Ancak dava sigorta şirketine karşı açılacaksa sigorta şirketinin tacir sıfatı nedeniyle 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 4. maddesi gereği davanın asliye ticaret mahkemesinde açılması gerekmektedir. Asliye ticaret mahkemesinin bulunmadığı yerleşim yerlerinde asliye hukuk mahkemesi ticaret mahkemesi sıfatıyla davayı sonuçlandırmaktadır.³³⁴ Burada zorunlu sigorta kapsamında talep edilen tazminat kalemleri haksız fiilden kaynaklandığı ve sigorta şirketinin tüzel kişilik olmasından kaynaklı görevli mahkeme Asliye Ticaret

³³⁴ Örnek Yargıtay Kararı için bkz ; Yargıtay 17. HD E. 2016/16321 K. 2016/12151 29/12/2016 Tarihli Kararında “ 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Amaç başlıklı 1. maddesinde yasanın amacı açıklandıktan sonra kapsam başlıklı 2. maddesinde “Bu Kanun, her türlü tüketici işlemi ile tüketiciye yönelik uygulamaları kapsar.” hükmüne yer verilmiştir. Yasanın 3. maddesinde Mal: Alışverişe konu olan; taşınır eşya, konut veya tatil amaçlı taşınmaz mallar ile elektronik ortamda kullanılmak üzere hazırlanan yazılım, ses, görüntü ve benzeri her türlü gayri maddi malları, Satıcı: Kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla tüketiciye mal sunan ya da mal sunanın adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiyi, Tüketici: Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiyi, Tüketici işlemi: Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi, olarak tanımlanmıştır. Bir hukuki işlemin 6502 sayılı yasa kapsamında kaldığının kabul edilmesi için yasanın amacı içerisinde yukarıda tanımları verilen taraflar arasında mal ve hizmet satışına ilişkin bir hukuki işlemin olması gerekir.

Dava konusu olayda taraflar arasında 6502 Sayılı Yasa kapsamında herhangi bir satış yahut hizmet ilişkisi bulunmadığı gibi uyumsuzluk haksız fiilden kaynaklanmakta olup davacı, zarar gören üçüncü kişi sıfatıyla karşı aracın zorunlu mali sorumluluk sigortacısına dava açtığı anlaşılmıştır. Diğer taraftan, dava tarihi itibarıyla yürürlükte bulunan 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1483/I. maddesinde sigortacıların diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak üzere faaliyet gösterdikleri dalların kapsamında bulunan zorunlu sigortalıların yapmaktan kaçınmayacakları belirtilmiş, aynı yasanın 4/I-a maddesinde de, her iki tarafın da ticari işletmesiyle ilgili hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ile tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın, bu kanunda öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işlerinin ticari dava ve ticari nitelikte çekişmesiz yargı işi sayılacağı açıkça düzenlenmiştir.

Davacı vekili, davalı tarafından zorunlu mali mesuliyet sigortası ile sigortalı aracın sebebiyet verdiği kazada

aracının hasar gördüğünü belirterek, tahsilini istemiştir. Zorunlu sigortanın 6102 Sayılı TTK.nda düzenlenmesine ve aynı yasanın 4. maddesi uyarınca bu kanunda düzenlenen işlerden kaynaklanan hukuk davalarının ticari dava niteliğinde olduğunun kabul edilmesine göre, ticari dava niteliğindeki uyumsuzluğun Ticaret Mahkemesinde görülüp sonuçlandırılması gerekirken yazılı şekilde davanın Tüketici Mahkemesi'nde görülmesi gerektiği gerekçesi ile görevsizlik kararı verilmesi doğru görülmemiştir.”, <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/pf/sorgula.xhtml>, (Erişim Tarihi: 05/09/2022).

mahkemesidir.³³⁵ Bu bağlamda sigorta şirketi yerine araç sürücüsüne veya aracın sahibine karşı dava açılacaksa ve bu kişiler de tacir sıfatı taşımıyorsa dava asliye hukuk mahkemesinde görülmektedir.

Araç değer kaybı davalarında yetkili mahkeme, Borçlar Kanunu gereği kazanın (haksız fiilin) gerçekleştiği yer mahkemesi olmaktadır. Ancak bu yetkinin kesin yetki olmaması nedeniyle Genel Şartların “C.7.” maddesi çerçevesinde zarar görenin yerleşim yeri mahkemesinde ya da sigorta şirketine karşı açılan davalarda ilgili sigorta şirketinin genel merkezinin bulunduğu yerde de davanın açılması mümkündür.

Kaza sonrası araçtaki değer kaybının belirlenmesi teknik bilgi gerektiren bir konudur. Bu nedenle yargılama makamları, değer kaybının tazminine yönelik davalarda bilirkişi tayin ederek değer kaybının belirlenmesini istemektedirler. Belirlenen değer kaybına ilişkin tarafların itirazları doğrultusunda yargılama makamları tarafından değerlendirme yapılarak karar verilmektedir. Bu nedenle AYM kararı sonrasındaki uygulama da benzer şekilde seyretmektedir. Genel şartlara ilişkin teknik hesaplama kısmının bilirkişiye ait olduğu gözetildiğinde hesaplamanın AYM kararı sonrasındaki değişikliğe uygun şekilde yapılması halinde yargılama makamları, ilgili rapor doğrultusunda değer kaybı tazminine yönelik hüküm kurabilmektedirler. Burada yargılama makamlarının bilirkişi tayin ederken ve bilirkişi raporunu değerlendirirken gerekli hususların varlığına dikkat etmeleri beklenmektedir. Değer kaybı konusunda teknik bilgi sahibi uzman bilirkişi tayini ve bilirkişi raporunun yeterli ve gerekli düzenlemeleri içerip içermemesi çerçevesinde yargılama makamlarının kararları Yargıtay’da bozmaya konu edilebilmektedir³³⁶.

AYM’nin iptal kararları, yargılama makamlarını bağlayıcı özellik taşımaktadır. Bu nedenle AYM’nin 2020 tarihli iptal kararı çerçevesinde yargılama makamlarının incelemede bulunmaları gerekmektedir. Yeni durumda yargılama makamları tarafından değer kaybına hükmedilebilmesi için aranan birkaç koşul bulunmaktadır. Bu koşulların başında kazaya en az iki aracın karışmış olması

³³⁵ KESKİN, Değer Kaybı, s. 128.

³³⁶ Bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 08.04.2021 tarih ve E. 2020/89, K. 2021/1988 sayılı kararı (<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 14.01.2022)).

gelmektedir. Tek başına yapılan kazalarda değer kaybı talebi mümkün olmadığından dava reddedilmektedir. Bu koşul haricinde değer kaybı talebinde bulunan davacının kazada kusursuz veya tam kusurlu olmayan taraf olması beklenmektedir. Buradaki kusur durumları kaza tutanakları çerçevesinde belirlenmektedir. Kaza tutaklarına göre davacı taraf tam kusurlu değil ise bu durumda yargılama makamları tarafından dava görülebilmektedir. Kanaatimizce kazada kusurlu olanın menfaat sağlamasını engellemeye yönelik bu uygulama yerindedir.

Değer kaybında yargılama makamları, aracın kaza öncesinde ya da sonrasında ağır hasar (pert) kaydının bulunmamasına dikkat etmektedirler. Böyle durumlarda genellikle aracın kullanım dışı kaldığı kabul edildiğinden değer kaybına hükmedilmemektedir. Yargılama makamlarının değer kaybında aradıkları temel husus, çift taraflı bir kaza sonrası araçta hasar meydana gelmesi ve aracın bu hasar nedeniyle onarım görmesidir. Değer kaybına dayalı tazminat davalarında ilgili onarım nedeniyle aracın düşen piyasa değeri karşılanmaya çalışılmaktadır. Ancak bu davaların her zaman açılması mümkün değildir. Genel Şartların “C.8.” maddesi çerçevesinde zararın ve zararı tazminle yükümlü tarafın öğrenilmesinden itibaren 2 yıl içinde davanın açılmaması durumunda değer kaybı talebi zamanaşımına uğramaktadır. Her ne kadar kaza tarihinden itibaren 10 yıllık bir zamanaşımı süresi mevcut olsa da uygulamada genellikle zarar ile zararı tazminle yükümlü kişinin kaza sırasında ya da kısa bir süre içerisinde öğrenildiği gözetildiğinde bu sürenin değer kaybına dayalı tazminat davalarında uygulanabilirliğinin sık görülmediği söylenebilmektedir.

6. YENİDEN YARGILAMA USULÜ

AYM kararı sonrasında daha önceden verilmiş ve kesinleşmiş kararlara karşı yeniden yargılamanın talep edilip edilemeyeceği hususunun çalışma kapsamında tartışılması amacıyla ayrı bir başlık altında yeniden yargılama usulünün ele alınması gerekli görülmüştür.³³⁷ Yeniden yargılama usulüne ilişkin genel açıklamalar tahkimle birleştirilerek konuyla bağlantılı hale getirilmiştir.³³⁸

³³⁷ ULAŞ, a.g.e., s. 161.

³³⁸ ULAŞ, a.g.e., s. 162.

Yeniden yargılama, HMK'nın³³⁹ 374. maddesi gereğince kesin olarak verilen veya kesinleşen kararlara karşı istenebilmektedir. Değer kaybına yönelik tahkimde yeniden yargılama ya da yargılamanın iadesi konusunda HMK'nın 443. maddesi gereği HMK'nın 374 vd. maddeleri, niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanmaktadır. Bu kapsamda yargılamanın yenilenmesine ilişkin 375. maddede yer alan durumların bazıları değer kaybına ilişkin tahkim yolunda uygulama alanı bulabilmektedir. HMK'nın 443/2 maddesine göre bu durumlar şunlardır:

- Tahkime katılması yasak olan ya da hakkındaki ret talebi kesin olarak kabul edilen hakemin karar vermiş veya heyete katılmış olması,
- Yargılamanın vekil ya da temsilci olmayan kişilerle görülüp sonuçlandırılması,
- Yargılamada ifadesi karara esas alınan tanığın sonrasında yalan tanıklık yaptığının sabit şekilde belirlenmesi,
- Tercüman veya bilirkişinin karara esas alınan hususlarda kasten gerçeğe aykırı beyanda bulunduğu sabit şekilde belirlenmesi,
- Lehine karar verilen tarafın karara esas alınan yemini yalan yere ettiğinin sabit şekilde belirlenmesi (yazılı delil ya da ikrar),
- Lehine karar verilen tarafın karara etkili şekilde hileli davranış sergilemesi,
- Kesinleşen bir yargılama sonrası o yargılamayla aynı konu, sebep ve taraflara ilişkin ikinci yargılama yapılarak öncekine aykırı hüküm verilmesi ve verilen hükmün kesinleşmesi,
- Kararla ilgili Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi veya eki protokollerin ihlaline ilişkin Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinin kesinleşmiş kararının bulunması ya da karar aleyhine Avrupa İnsan Hakları Mahkemesine yapılan başvuru hakkında tek taraflı deklarasyon sonucunda düşme veya dostane çözüm kararı verilmesi.

³³⁹ Hukuk Muhakemeleri Kanunu [https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6100 .pdf](https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6100.pdf), (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

HMK'nın 375/2 maddesine göre yukarıda belirtilen 3, 4 ve 5. maddelerdeki durumların yargılamanın yenilenmesine esas olabilmesi için kesinleşmiş ceza mahkûmiyeti kararıyla belirlenmesi gerekmektedir.³⁴⁰

Tahkim yoluna ilişkin yargılamanın iadesi davası, HMK'nın 443/2 maddesine göre mahkemede görülmektedir. Talebin kabul edilmesi durumunda mahkeme, söz konusu hakem kararını iptal ederek yeniden karar kurulması için uyuşmazlığı yeni bir hakeme veya hakem kuruluna göndermektedir. 443/3 maddesi gereği bu durumda yeniden yargılama usulü çerçevesinde tahkim yolunda başa dönülerek yeniden hakem seçilmekte ya da hakem kurulu oluşturulmaktadır.³⁴¹

Yargılamanın yenilenmesi talebinde süre, HMK'nın 377. maddesinde düzenlenmektedir. Maddeye göre bu süre, yenileme sebeplerinden en az birinin öğrenilmesinden itibaren 3 ay, her halükarda tahkim kararının kesinleşmesinden itibaren 10 yıldır.

Tahkimde üçüncü kişilere karşı hile yapılarak karar alınması durumunda HMK'nın 376. maddesi çerçevesinde üçüncü kişilerin, hakem kararının iptali için başvuruda bulunmaları mümkündür.³⁴²

Yargılamanın yenilenmesinde mahkeme HMK'nın 379. maddesi gereği öncelikle süre, taraflar, kararın kesinliği ve başvuru sebebi konusunda ön inceleme gerçekleştirmektedir. Ön incelemede koşullarda eksiklik tespit edilirse esasa girilmeksizin dava reddedilmektedir.³⁴³

Yargılamanın yenilenmesine ilişkin dava, kendiliğinden hakem kararının icrasını durdurmamaktadır. HMK'nın 381. maddesine göre durum gereği icranın durdurulmasına ihtiyaç olursa talep üzerine teminat alınarak mahkeme tarafından hakem kararının icrasının durdurulmasına karar verilebilmektedir.³⁴⁴

³⁴⁰ ULAŞ, a.g.e., s. 163.

³⁴¹ Fikret YILDIRIM, Tahkimde İptal Davası Ve İptal Davasının Amaçları Bakımından Bazı Değerlendirmeler, Cilt 22, Sayı 3, 2016. s. 3015.

³⁴² ULAŞ, a.g.e., s. 164.

³⁴³ YILDIRIM, a.g.e., s. 3016.

³⁴⁴ ULAŞ, a.g.e., s. 165.

SONUÇ

Günümüzde sigorta sektöründe değer kaybı miktarı tespitinde yöntem olarak dikkate alınan uygulamalarda AYM'nin 2020/40 sayılı kararıyla önemli bir değişim yaşanmıştır. Karar öncesinde zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında sigorta şirketlerine karşı yöneltilen değer kaybı hesaplamalarında Hazine Müsteşarlığı'nın Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Trafik Sigortası Genel Şartları' na ekli Değer Kaybı Hesaplama Yöntemi'nin detaylı formülleri kullanılmaktaydı. Aynı zamanda Yargıtay'ın yerleşik istikrarlı içtihatlarında yer alan piyasa analiz yöntemi de tercih edilmekteydi. Bu durum uygulamada farklı değer kaybı hesaplamalarının yapılmasına ve zarar gören kişilerin gerçek değer kaybı miktarını tazmin edememelerine sebebiyet vermektedir.

Genel Şartlarda yer alan formüllerin uygulamada binek araçlar için kullanılması mümkünken kamyonet, otobüs, midibüs gibi araçlar ile motosikletler açısından uygun olmadığı görülmekteydi. Yargıtay içtihatları çerçevesinde kullanılan piyasa analiz yönteminde ise bilirkişi raporları nedeniyle farklılıklar ortaya çıkmıştır. Raporun uzman bir bilirkişi tarafından düzenlenmesi, raporda aracın özelliklerinin doğru belirtilmesi ve piyasa değerinin gerçek şekilde tespit edilmesi beklenmektedir. Aksi takdirde ortaya çıkan değer kaybı miktarının gerçeği yansıtmaması muhtemeldir.

Değer kaybının belirlenmesinde kanaatimizce Yargıtay içtihatlarında yer alan piyasa analiz yöntemiyle yapılan hesaplama, gerçeğe en yakın sonucu vermektedir. Bu nedenle günümüzde genel şartların uygulamadan kaldırılması yerinde görülmektedir. Ancak yeni durumda kaza sonrası ortaya çıkan hasar, yapılan onarımlar ve hazırlanan bilirkişi raporlarına gerekli özenin gösterilmesi, denetlemelerin yapılması önem taşımaktadır. Örneğin; hasar onarım bedelinde aracın onarımının nerede yapıldığı, kullanılan teknoloji, donatı ve ekipmanlar, onarımın kalitesi, yedek parça bedel ve onarımları gibi detayların yer aldığı bir faturanın sunulması gerekmektedir. Bunun yanı sıra aracın kaza sonrası hasarlı resimleri, onarım yapılmış haline ilişkin resimleri, kaza tutanağı gibi hususlara da yer verilmelidir. Burada asıl üzerinde durulması gereken husus, haksız zarar ya da

sebepsiz zenginleşmeye sebebiyet vermeden hakkaniyete uygun şekilde değer kaybı miktarının belirlenmesi olmalıdır.

Trafikte kazaların sürekli şekilde yaşandığı ve meydana gelen kazalarda genellikle araç hasarı söz konusu olduğu gözetildiğinde değer kaybının hesaplanması oldukça önemlidir. Ancak gerek literatürde gerekse uygulamaya ilişkin hesaplamada bu konuya gereken önemin verilmediği anlaşılmaktadır. Konuyla ilgili çalışmalar oldukça kısıtlı olup uygulamanın eksper takdirine ya da avukatlara bırakıldığı görülmektedir. Bu durum da oldukça önemli olan bu hesaplamanın yetersiz, eksik, hatalı ve farklı şekillerde yapılması sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Kanaatimizce AYM kararı sonrasında uygulamadaki karışıklığın bir nebze olsun giderildiği gözetilerek gerekli denetimlerin yapılması, incelemelerin ve raporların detaylandırılması gerekmektedir. Aksi takdirde uygulamadaki yöntem farklılığının giderilmesinin değer kaybına ilişkin farklı hesaplamalara çözüm getirememesi söz konusu olacaktır. Bu bağlamda aracı olan herkesin karşılaşma ihtimali bulunan değer kaybı konusunda Teknik Üniversiteler, ilgili dernekler, Sigorta Bilgi Gözetim Merkezi (SBM), Sigorta Eksperleri İcra Komitesi (SEİK) gibi dinamiklerin teknik destekleriyle sektörde yapılacak kapsamlı saha araştırmaları neticesinde bilimsel yönden bir çalışma hazırlanmasının faydalı olacağı kanaatindeyiz.

KAYNAKÇA

Kitap

- AKBULUT, İ., **Karayolları Trafik Kanununa Göre İşletenin Sorumluluğu**, (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara, 2014.
- AKINTÜRK, T. **Medeni Hukuk**. Ankara: Savaş Yayınları, 1991.
- ANARAL, K., **Araç Değer Kaybı**, Sedev Yayınevi, İstanbul, 2016.
- AŞÇIOĞLU, Ç. **Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk Ve Tazminat Davaları**, Legal Kitabevi, Ankara, 2012.
- AYAN, M., **Borçlar Hukuku, Genel Hükümler**, (12. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara, 2020.
- AYDIN S., **Sigorta Ettirenin Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğünün İhlali ve İhlal Halinde Sigortacının Hakları**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018.
- AYHAN, R., ÇAĞLAR, H., & ÖZDAMAR, M. **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**. Yetkin Yayıncılık, 2021.
- BALCI, E., TOKBAŞ, H. ve DEMİRAĞ, E., **Sorularla Araç Değer Kaybı**, (3. Baskı), Aristo Yayınevi, İstanbul, 2020.
- BERBEROĞLU YENİPİNAR, F. **Trafik Kazalarında Tazminat Davaları**, (4. Baskı), Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021
- BOLATOĞLU, B., **Karayolu Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu**, Ankara, 1988.
- BOZER, A. **Sigorta Hukuku**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 2004.
- BOZKURT, T., **Themis Ticaret Hukuku Cilt IV Sigorta Hukuku**, (9. Baskı), İstanbul, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2016.

- CAN, M.,**Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı)**, (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara, 2018.
- CEBE, M. S.,**Uygulamalı Sigorta Hukuku**, (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara, 2018.
- ÇEKER, M. , **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sigorta Hukuku**, (24. Baskı), Karahan Kitabevi, Adana, 2021.
- ÇELİK, Ç. A. , **Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu: Uygulama ve Yargıtay Kararları, Hesaplama ve Dilekçe Örnekleri**, (1. Baskı), Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017
- ERDEMİR, M. A.,**Sigorta Hukuku Uyuşmazlıklarında Tahkim**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017.
- EREN, F. , **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, (26. Baskı), Ankara, Yetkin Yayınevi, 2021.
- GÖKCAN, H. T. ve KAYMAZ, S.,**Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta, Rücu Davaları (Trafik Suçları ve Trafik Kabahatleri)**, (7. Baskı), , Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010.
- GÜNAY, B.M., **Sigorta Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, 2. Baskı, Ankara, 2020.
- GÜVEL, E. A. ve ÖNDAŞ GÜVEL, A.,**Sigortacılık**, (8. Baskı), Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018
- HAVUTÇU, A. ve GÖKYAYLA, E.,**Uygulamada Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk**, (1. Baskı), Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999
- İNAN, A. N. ve YÜCEL, Ö., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, (4. Baskı), Seçkin Yayınevi, Ankara, 2014.
- KALE, S. ve TUNÇ YÜCEL, M.,**Sigortacılık Kanununda Tahkim**, Haluk Konuralp Anısına Armağan, Cilt 1, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2009.

- KANER, İ. D.,**Sigorta Hukuku**, 4. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2020.
- KARA, H., **Sigorta Hukuku**, Onikilevha Yayınları, 2. Baskı, İstanbul,2021.
- KARAHASAN, M. R.,**Sorumluluk Hukuku**, Beta Basım Yayım, İstanbul, 1995.
- KARASU, R.,**Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)**, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2016.
- KAYIHAN, Ş. Ve BAĞCI, Ö. ,**Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri**, (5. Baskı), Umuttepe Yayınları, Kocaeli, 2020.
- KENDER, R.,**Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku - Sigorta Müessesesi, Sigorta Sözleşmesi**, (17. Baskı), Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul,2021.
- KESKİN, F., T. **Uygulamada Sigorta Hukuku**. Ankara: Adalet Yayınevi, 2017.
- KILIÇOĞLU, A. M., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, (24. Baskı), Turhan Kitabevi, Ankara, 2020.
- KUBİLAY, H. **Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku**, (2. Baskı), Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2003.
- KUBİLAY, H. **Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku**. İzmir: Barış Yayınları, Fakülteler Kitabevi, 1999.
- KURT KONCA, N.,**Sigorta Uyuşmazlıklarının Tahkim Yoluyla Çözümü**, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, Cilt I, Turhan Kitabevi, Ankara, 2010.
- MEMİŞ, T., **Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Hukuki Mahiyeti VeDeğerlendirilmesi**, Onkilevha Yayıncılık AŞ. İstanbul, 2016.
- MEMİŞ, T., **Yangın Sigortasında Riziko**, Seçkin Yayınları, Ankara, 2001.
- MURAT, B. **Trafik Yönetimi ve Denetimi**. Ankara: Adalet Basım Yayım, 2012.
- NARTER, S.,**Trafik Kazalarında Hukuki ve Cezai Sorumluluk Maddi ve Manevi Tazminat Davaları**, 6. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014.

- OĞUZMAN, M. K., & ÖZ, M. T. (2014). **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler: 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanunu'na Göre.** İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014.
- OMAĞ, M. K., **Özel Sigorta Hukukuna Hakim İlke ve Kurumlar**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2019.
- OMAĞ, M. K., **Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış**, Zorunlu Sigortalar Paneli Tebliği, 19.11.1993, İstanbul, 1994, s.7-38.
- ORHUNÖZ, E. **Tazminat Davalarında Uygulama Sorunları Ölüm ve Bedeni Zararlar**,(4. Baskı), Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2000.
- OUTREVILLE, J. François. "Insurance concepts." **Theory and Practice of Insurance.** Springer, Boston, MA, 1998.
- ÖĞÜZ, Ş. Z., YAZICIOĞLU E., **Sigorta Hukuku**, Filiz Kitapevi, 2. Baskı, İstanbul, 2019.
- ÖZTAN, B.,**İmalatçının Sorumluluğu**,Turhan Kitapevi, Ankara, 1982.
- SAAT D, **Makine Kırılması Sigortasında Riziko**, Onikilevha Yayıncılık, 1. Baskı, İstanbul, 2017.
- TAHANCI, F.,**Araç Değer Kaybı Hesaplama 2022, Değer Kaybı Hesaplama Tablosu, Formülü**, 14.12.2021.
- TEPEDELEN, Z.,**Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı**, (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara, 2017.
- TOPALOĞLU M. ve DİNÇ, M. **Sigorta Davaları**. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- ULAŞ, I. **5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku (Mal ve Sorumluluk Sigortaları**, (8. Baskı), Turhan Kitabevi , Ankara , 2012.

ULUĞ, İ. **Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavramdaki Değişiklikler**, Türkiye’de Sigorta Hukukunun Sorunları ve Geleceği – Sempozyum, (1. Baskı), TBB Yayınları: 83, Şen Matbaa, Ankara ,2004.

UYGUN, D. **Sigortacılık, Özel Sigorta ve Sosyal Sigorta**, Umut Dağıtım Yayınları, İstanbul, 2018.

ÜNAN, S. **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku Cilt 2 Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler Zarar Sigortaları**, Onikilevha Yayıncılık, 1.Baskı, İstanbul, 2016.

ÜNAN, S. **İsteğe Bağlı Sorumluluk Sigortasında Riziko**. İstanbul: Beta Basım, 1998.

YAŞAR, T. N.,**Sigorta Hukukunda Tahkim**, TAAD, Sayı: 36, 2018, s. 211-240.

YILDIRIM, F. **Tahkimde İptal Davası Ve İptal Davasının Amaçları Bakımından Bazı Değerlendirmeler**, Cilt 22, Sayı 3, 2016.

YILMAZ, E.,**Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi, Cilt 4**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021.

YILMAZ, H. **Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu**. 1 Baskı." İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2014.

Sürelî Yayının İnternet Versiyonu

AKDUR R., PİYAL B., SUNGUR, İ., **Türkiye’deki Trafik Kazalarının Analizi**, Ankara Üniversitesi Halk Sağlığı AD, Cilt 14, Sayı 3, 2014, 114-124.

ALP, S., & ENGİN, T. **Trafik kazalarının nedenleri ve sonuçları arasındaki ilişkinin TOPSİS ve AHP yöntemleri kullanılarak analizi ve değerlendirilmesi**, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, Sayı 10, Cilt 19, (2011), 65-87.

ALTUNKAYA, M.,**Araç İşletenin Sorumluluğunda Kusurun Rolü**, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:7, Sayı:1-2, 1999, s.171-196.

ANIK, G. **Borçlunun Temerrüdünden Dolayı Sözleşmeden Dönme**, TBB Dergisi, 59. Sayı, Ankara, 2005.

ARAL ELDELEKLİOĞLU, İ. , **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sigorta Ettirenin Sözleşme Yapılmasında Beyan Yükümlülüğü**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı, Cilt:18, Sayı:2, 2012, , s. 725-732.

ARSEVEN, H. Sigortanın tarihçesi ve geri kalmışlığımızın sebepleri. **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, sayı 43, (1987). (1-4).

ARSLAN, A. S. **Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasından Doğan Rücu Davaları**, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı:88, 2010, s. 195-224.

ASLAN DÜZGÜN, Ü. **Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mâli Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) Zarar Kavramı ve Sigortacının Rücu Hakkı**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (Batider), Cilt: 29, Sayı: 3 (Doç. Dr. Nurkut İnan'a Armağan Sayısı), 2013, s.189-213.

ASLAN DÜZGÜN, Ü.,**ZorunluMâli Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları İle Getirilen Yenilikler ve Değişiklikler**,Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Sayı: 14, 2019, s. 153-193.

BABAYİĞİT, M.,**Türk Hukukunda Anayasa Mahkemesi Kararlarının Geriye Yürümezliği Sorunu**, TBB Dergisi, Sayı: 124, 2016, s. 183-220.

BAĞRIAÇIK, S. N.,**Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Sorumluluğu**, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:15, Sayı:1-2, 2016, s. 255-275.

BOZER, A., **Sigorta Hukuku: Genel Hükümler - Bazı Sigorta Türleri**, Gözden Geçirilmiş 2. Baskıdan Tıpkıbasım, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 2009.

BOZTEPE, M.,**Anayasa Mahkemesi'nin İptal Kararı Kaza Yapan Araç Sahiplerini Sevindirecek**, 12.10.2020,

<https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/anayasa-mahkemesinin-iptal-karari-kaza-yapan-arac-sahiplerini-sevindirecek/2003446>, (Erişim Tarihi: 13.01.2022).

ÇEKER, M. **Sigortacının Rücu Hakkı**, Legal Hukuk Dergisi, (2006). 3710.

DENİZ DURSUN, G. ve UYSAL, Y., **Trafik Kazalarına Karışan Araçların Onarım Sonrası Piyasa Rayicindeki Değer Kaybı ve Kaza Analizi**, Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi, Sayı: 15, 2019, s. 18-39.

ESATOĞLU, Y. T., **Trafik Sigortaları, Sigorta Hukukunun Bazı Güncel Sorunları**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul, 2017.

GÜLLÜCE, M.A., NARBAY, Ş., **Türk Hukukunda Sigorta Acenteleri**, Erzican Üniversitesi Hukuk Fakóltesi, Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakóltesi, Erzincan, Erzurum, s. 1965 vd., <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/372870>.

HACİÖMEROĞLU; A. O., **Sigorta Sözleşmelerinin Kuruluş Safhasındaki Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğünün Culpa in Contrahendo Sorumluluğu Açısından Değerlendirilmesi**, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakóltesi Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, S.2, 2015, s. 49-70.

Hancı, İ. H., & Eşiyok, B. Uyku ve trafik kazaları. **Sürekli Tıp Eğitim Dergisi**, 12(3), (2001), 1-7.

HIZIR, S., **Türk Ticaret Kanunu'nda Yer Alan Mal Sigortalarına İlişkin Muhtelif Hüküm ve İlkelerin Sorumluluk Sigortasına Uygulanabilirliği**, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı:86, 2009, s.268-312.

KARA, E. **Sınırötesi Trafik Kazaları: Avrupa Birliği'nde ve Türk Hukukunda Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakóltesi Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 11, 2016, s. 215-256.

KARAHAN, S. **Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, Prof. Dr. Halil CİN'e Selçuk Üniversitesinde 10. Yıl

Hizmet Armağanı, Konya, 1995, s. 369-388,
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/775868>, (Erişim Tarihi:
16.04.2022).

KARASU R., **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi**, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı Cilt:2, 2015.

KAYIHAN, Ş. **Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasında (ZMMS = Trafik Sigortası) Sigorta Ettirenin Kendi Tam Kusuru ile Vefatı Halinde Mirasçılarının Üçüncü Kişi Sıfatıyla Müteveffanın Sigortacısına Başvurmaları Durumuna İlişkin Hukuki Düşünceler**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt:22, Sayı:1, 2016, s. 251-263.

KAYIHAN, Ş., **Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiliyeti**, Cevdet Yavuz'a Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 22, Sayı: 3, 2016, s. 1595-1624.

KENDER, R. **Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Yeni Genel Şartları Hakkında**, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:16, Sayı:2-3, 2017, s.107-150.

KENDER, R., **Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi**, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 13, Sayı:1, 2017, s. 8-46.

KÖROĞLU ÖLMEZ, B., **Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğü**, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:1, Sayı:2, 2016, s. 265-291.

MEMİŞ, T., **Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortasında Sigortacının Sorumluluğunun Niteliği Ve Sebepsiz Zenginleşme**, XX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, (1. Baskı), Ankara, 2004.

MEMİŞ, T., **Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Sigorta Aracıları**, Erişim Sitesi; <http://www.jura.uni-sb.de/turkish/TMemis.html>.

MEMİŞ, T.,**Sigorta Hukukunda Ağır Kusur ve Kırmızı Işık İhlali konulu Bir Hukuk Genel Kurulu Değerlendirmesi**, Reasürör, İstanbul, s. 4-7. Erişim Sitesi; https://www.millire.com/dergi/SAYI_54.pdf.

MEMİŞ, T.,**Sigorta Sözleşmesinde Kullanılan Genel Şartların Yargısal Denetimi**, Sigorta Hukukunun Güncel Sorunları Sempozyumu, Barolar Birliği, 19-20 Kasım, İstanbul, 2004.

MEMİŞ, T.,**Türk Ticaret Kanunu’nun 1264’üncü Maddesinin Kapsamı İle İlgili Yargıtay Kararları ve Değerlendirilmesi**, AÜEHFD. C. VII, Sayı 1-2, Erzincan 2003, s. 449 vd.

MİSİLİ, S. , **Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları Uyarınca Sigortacının Sigorta Ettirene Rücu Davası**, Sayı:133, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2017, s. 577-648.

MÜLAZIMOĞLU M. **Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Borç ve Yükümlülükleri**, Cilt:5, Sayı:1, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, s. 229- 243.

ÖZBUDAK, C. **Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Karayolu Kavramı**, Terazi Hukuk Dergisi, Cilt: 6, Sayı: 55, 2011, s. 68-70.

ÖZDAMAR, M.,**Sigorta Hukukunda Uyuşmazlıkların Çözümünde Tahkim Sistemi**, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: XVII, Sayı: 1-2, 2013, s. 831-855.

ÖZTEK, S.,**Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu Yönünden Sigortacılıkta Tahkime Bakış**, Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi, Sayı: 2, 2009, s. 221-249.

SAAT, D. **Tüketici İşlemi Niteliğindeki Sigorta Sözleşmeleri Ve Bu Kapsamda Sigorta Tahkim Komisyonunun Rolü**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 22, Sayı 3 İstanbul, 2016.

ŞENOCAK, K.,Türk Ticaret Kanunu’nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği, Cilt:58, Sayı:1, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2009, s. 189-229.

ŞİŞİK Ö. M., Otoparklarda Meydana Gelen Hasarlar, Mavişehir Dergisi, 2018.

ULAŞ, I. Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 31(2), (2015), 5-36.

ULAŞ, I., Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı, Cilt:31, Sayı:2, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2015, , s. 5-36. (Teminat)

YALÇINKAYA, A., Genel Hatları ile Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Ankara Barosu Dergisi, Ankara, 2019, s. 403-433.

YAYLA, Ş., O. Sigortacılık ve Türkiye’de Sigorta Sektörünün Durumu, Liberal Düşünce Dergisi, Sayı 24, Cilt 94, 2019, ss. 107-125.

YEŞİLOVA ARAS, E. ve YEŞİLOVA, B.,Sigortacılık Tahkimi - Sigorta Tahkim Usulü ve Ayırdedici Özellikleri, Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, s. 275-379<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/179436> (Erişimi Tarihi: 24.12.2021)

YILDIZ, H. ,Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Ana Esaslar ve Sorunlar, Cilt:8, Sayı:16, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2018, s. 11-24.

YILMAZ H.,Karayolları Trafik Kanununda “İşletme” Kavramı, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:5, 2005, s. 211-219.

YILMAZ, Z.,Sigortacılık Kanununa Göre Sigortacılıkta Tahkim, Terazi Hukuk Dergisi, Sayı: 17, 2008

Tez

AYAYDIN, S., **Motorlu Kara Taşıtlarında Oluşan Değer Kaybı Hesaplama Yöntemlerinin Analizi ve Yeni Bir Yöntem Önerisi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık Ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul, 2021.

ÇETİN, M., **Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Kapsamında Sigorta Şirketinin Destekten Yoksun Kalma Tazminatından Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2020.

GÜRSES, S., N., **Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortalarında Tazminat Hakkından Vazgeçilmesi**. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Ankara, 2022.

KONURALP, C. S., **Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yolları: Tahkim**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.

UYSAL, Y., **Trafik Kazalarına Karışan Araçların Onarım Sonrası Piyasa Rayicindeki Değer Kaybı ve Kaza Analizi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.

YALÇINKAYA DUMAN, A. **Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Kapsamında Sigortacının, Sigorta Ettirene Rücu Hakkı**. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, 2019.

Yücel, Ç. (2006). **Motorlu Araçlar Sorumluluk Sigortasında Riziko İstisnaları**. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

İnternet Kaynağı

AYM 2019/40 Esas 2020/40 Karar sayılı kararı
(<https://normkararlarbilgibankasi.anayasa.gov.tr/Dosyalar/Kararlar/KararPDF/2020-40-nrm.pdf>) (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

Karayolları Trafik Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2918.pdf>,
(Erişim Tarihi: 02.09.2022).

Sigortacılık Kanunu, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/06/20070614-2.htm>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmeliği,
<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/yonetmelik/7.5.11514.doc>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

Türk Borçlar Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6098.pdf>,
(Erişim Tarihi: 02.09.2022).

Türk Ticaret Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf>,
(Erişim Tarihi: 02.09.2022).

<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021).

<https://sozluk.gov.tr/>, (Erişimi Tarihi: 31.12.2021).

<https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=11444&MevzuatTertip=5>, (Erişimi Tarihi: 02.09.2022).

https://www.ntv.com.tr/ekonomi/aracta-olusan-hasara-iliskin-deger-kaybi-tazminatlarina-yeniden-duzenlenme,0wKjfHYE8UGx_9-iSmPLxQ, (Erişim Tarihi: 13.01.2022)

<https://www.tahanci.av.tr/arac-deger-kaybi-hesaplama/>, (Erişim Tarihi: 18.01.2022)

Hukuk Muhakemeleri Kanunu <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6100.pdf>, (Erişim Tarihi: 02.09.2022).

