



T. C.

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR
ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINDA
TEMİNATIN KAPSAMI DIŞINDA KALAN HALLER**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MEHMET FURKAN SÖNMEZ

BURSA - 2019



T. C.

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR
ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINDA
TEMİNATIN KAPSAMI DIŞINDA KALAN HALLER**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MEHMET FURKAN SÖNMEZ

Tez Danışmanı:

Doç. Dr. Halit AKER

BURSA - 2019

T. C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Özel Hukuk Anabilim Dalı'nda 701581009 numaralı Mehmet Furkan SÖNMEZ'in hazırladığı "Karayolları Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Teminatın Kapsamı Dışında Kalan Haller" konulu Yüksek Lisans Tezi Çalışması ile ilgili tez savunma sınavı 13.09/2019 günü 13.30 - 15.30 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin/çalışmasının ..**BASARILICI**..(başarılı / başarısız) olduğuna **oybirliği**.....(oybirliği / oy çekişmesi) ile karar verilmiştir.


Üye
Doç. Dr. Halit AKER
Uludağ Üniversitesi


Üye
Dr. Öğr. Üyesi Sinan MISIL
Uludağ Üniversitesi


Üye
Dr. Öğr. Üyesi A. Oğuzhan HACIÖMRÖĞLÜ
Kültürün Beyazıt Üniversitesi

13.09/2019



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 13.09.2019

Tez Başlığı / Konusu: "KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINDA/ TEMİNATIN KAPSAMI DIŞINDA KALAN HALLER"
Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarında oluşan toplam 31 sayfalık kısma ilişkin, 20/09/2019 tarihinde şahsım tarafından Tuncel adlı intihal tespit programından (Turnitin) aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre tezimin benzerlik oranı % 2'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç
- 3- % 2'den daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarını inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre te çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Tarih ve İmza
13.09.2019

Adı Soyadı: Mehmet Furkan SÖNMEZ
Öğrenci No: 701581009
Anabilim Dalı: ÖZEL HUKUK
Programı:
Statüsü: Y.Lisans Doktora

Danışman
(Adı, Soyad, Tarih)

Doc Dr Halit AKER

* Turnitin programına Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane web sayfasından ulaşılabilir.

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Karayolları Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Teminatın Kapsamı Dışında Kalan Haller” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntıların kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

13/03/2018


Tarih ve İmza

Adı Soyadı: Mehmet Furkan SÖNMEZ

Öğrenci No: 701581009

Anabilim Dalı: Özel Hukuk Anabilim Dalı

Programı:

Statüsü: Yüksek Lisans

ÖZET

Yazarın Adı - Soyadı: Mehmet Furkan SÖNMEZ

Üniversite: Bursa Uludağ Üniversitesi

Enstitü: Sosyal Bilimler Enstitüsü

Anabilim Dalı: Özel Hukuk Anabilim Dalı

Bilim Dalı: Ticaret Hukuku Bilim Dalı

Tez Niteliği: Yüksek Lisans Tezi

Sayfa Sayısı: 12 + 91

Mezuniyet Tarihi: . . / . . /

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Halit AKER

KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINDA TEMİNATIN KAPSAMI DIŞINDA KALAN HALLER

Teknoloji hayatımızın ayrılmaz bir parçasıdır. Hızla gelişen teknoloji sayesinde insan hayatı giderek kolaylaşmaktadır. Ancak bu durum insanların mal ve can kayıplarına uğrama riskini de beraberinde getirmektedir.

Gelişen teknoloji ve değişen dünya düzeni ile beraber motorlu araç kullanımı keyfiyetten çıkarak bir ihtiyaç hatta zorunluluk haline gelmiştir. Bu sebeple trafikte seyreden araç sayısı yıllar itibariyle artmakta bunun doğal sonucu olarak trafik kazaları da artış göstermektedir. Meydana gelen trafik kazaları neticesinde kişilerin beden bütünlüğüne zarar gelmekte ve mal varlığında azalma olmaktadır. Kanun koyucu üçüncü kişilerin uğradığı mal ve can kayıplarını güvence altına almak için mali sorumluluk sigortası yaptırılmasını motorlu araçlar için zorunlu tutmuştur. Trafikte seyreden tüm motorlu araçlar için karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası yapılması zorunludur.

Karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları hükümleri ile belirlenmiştir. Sigorta kapsamı dışında kalan haller KTK m. 92 ve KZMSSGŞ A.6. 'da sayılmıştır. 2015 yılında KZMSSGŞ'de değişikliğe gidilmiş ve sigorta teminatı kapsamı dışında kalan haller arttırılmıştır. Değişiklikle beraber hatır taşınması esnasında meydana gelen zararlar sigorta teminatının kapsamı dışında bırakılmıştır.

Anahtar Sözcükler:

Sigorta Ettiren, Sigortacı, Mali Sorumluluk, Sigorta,

Motorlu Taşıt, Teminat, Zorunlu, Karayolları,

Trafik, Kapsam Dışı Haller

ABSTRACT

Name - Surname : Mehmet Furkan SÖNMEZ
University : Uludag University
Institution : Social Science Institution
Field : Private Law
Branch : Commercial Law
Degree Awarded : Master
Page Number : XII + 91
Degree Date : / /
Supervisor :Doç. Dr. Halit AKER

THE SITUATIONS WHICH EXCEPT ON HIGHWAY COMPULSORY AUTOMOBİLE LIABILITY INSURANCE

Technology is an integral part of our lives. Thanks to the rapidly developing technology, human life becomes easier. However, this situation brings with it the risk of people suffering from loss of goods and lives.

With developing technology and changing world order, motor vehicle use has become a necessity and even obligation. For this reason, the number of vehicles driving in traffic increases over the years and as a result, traffic accidents increase. As a result of the traffic accidents that occur, the body is damage and there is a decrease in the assets. The legislature made it compulsory for motor vehicles to undertake financial liability insurance to secure the loss of property and loss suffered by third parties. For all motor vehicles in traffic, compulsory automobile liability insurance have to be made.

The scope of compulsory automobile liability insurance is determined by the provisions of the Highway Traffic Law No. 2918 and the General Conditions of the Compulsory

Liability Insurance of the Highways Conditions beyond the scope of insurance 92 and KZMSSGŞ A.6. in 2015, amendments were made to KZMSSGŞ and cases outside the scope of insurance coverage were increased. The damages incurred during the commemorative transport with the amendment are excluded from the scope of the insurance coverage.

Keywords:

Insurant, Insurers, Pecuniary Liability, Insurance, Automobile,

Assurance, Compulsory, Highway, Traffic,

Out Of Coverage

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	xi
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	3
GENEL OLARAK SİGORTA KAVRAMI	3
I-SİGORTA KAVRAMI.....	3
II-SİGORTA SÖZLEŞMESİ	5
III-ZARAR SİGORTALARI	7
A. Mal Sigortaları	7
B. Sorumluluk Sigortaları	8
1) Konusu ve kapsamı.....	9
2) Sigortalının bildirim yükümlülüğü	10
3) Sigortacının yardımları	10
4) Kasten zarara sebebiyet	11
5) Sigortacı ile zarar gören kişi arasındaki ilişki	12
6) Halefiyet ilkesi.....	14
İKİNCİ BÖLÜM.....	15
KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI.....	15
I. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ HUKUKİ NİTELİĞİ, TEMEL ÖZELLİKLERİ VE UYGULAMA ALANI	15
A. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ HUKUKİ NİTELİĞİ.....	15
B. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ TEMEL ÖZELLİKLERİ	19

C. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ UYGULAMA ALANI.....	21
1) Araç bakımından uygulama alanı	22
2) Yer bakımından uygulama alanı.....	24
3) Zarar gören kişi bakımından uygulama alanı	26
II. SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI.....	27
A. SİGORTACI.....	27
B. SİGORTA ETTİREN	27
1) Araç sahibi.....	29
2) Mülkiyeti muhafaza kaydıyla aracı satın alan kişi	30
3) Aracı uzun süre kiralayan, ariyet alan ve rehin alan kişi.....	31
4) Motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan kişiler.....	31
5) Yarış düzenleyiciler	32
6) Motorlu aracı çalan veya gasbeden kişiler	33
III. TARAFLARIN HAK VE BORÇLARI	35
A. SİGORTACININ BORÇLARI.....	35
1) Rizikoyu Taşıma.....	35
2) Aydınlatma Yükümlülüğü	36
3) Sigorta Poliçesi Verme Yükümlülüğü.....	37
4) Giderleri Ödeme Borcu	39
5) Tazminat Ödeme Borcu.....	39
a) <i>Sınırlı sorumluluk ilkesi</i>	40
b) <i>Garameten zarar ilkesi</i>	43
c) <i>Gerçek zarar ilkesi</i>	44
ç) <i>Kusur esas ilkesi</i>	44
B. SİGORTA ETTİRENİN BORÇLARI	45

1) Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcu	45
2) Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğü	46
3)Bilgi Verme ve Araştırma Yapılmasına Mani Olmama Yükümlülüğü.....	47
4)Zararı Önleme, Azaltma Yükümlülüğü ve Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğü.....	48
5)Hasar Konusu Yerde ve Malda Değişiklik Yapmama Yükümlülüğü	50
IV. ZAMANAŞIMI.....	52
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	56
KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINDA TEMİNATIN KAPSAMI DIŞINDA KALAN HALLER.....	56
I) İŞLETİLME HALİNDE OLMAYAN ARAÇLARIN SEBEP OLACAĞI ZARARLAR.....	56
II) HAK SAHİBİNİN KENDİ KUSURUNA DENK GELEN TAZMİNAT TALEPLERİ.....	58
III) İLGİLİLERİN, SİGORTALININ SORUMLULUK RİSKİ KAPSAMINDA OLMAYAN TAZMİNAT TALEPLERİ.....	60
IV) SİGORTALININ, EŞİNİN, SİGORTALININ USUL VE FÜRÜNÜN, SİGORTALIYA EVLAT EDİNME İLİŞKİSİYLE BAĞLI OLANLARIN, SİGORTALININ BİRLİKTE YAŞADIĞI KARDEŞLERİNİN MALLARINA GELEN ZARARLAR SEBEBİYLE İLERİ SÜREBİLECEKLERİ TALEPLER.....	60
V) MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN DESTEĞİNDEN YOKSUN KALANLARIN TALEPLERİ.....	62
VI) ARAÇTA TAŞINAN EŞYANIN UĞRAYACAĞI ZARARLAR	67
VII) MANEVİ TAZMİNAT TALEPLERİ.....	67
VIII) SİGORTALININ, KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU UYARINCA EYLEMLERİNDEN SORUMLU TUTULDUĞU KİŞİLERE KARŞI YÖNELTEBİLECEĞİ TALEPLER.....	69
IX) SİGORTALININ ARACINA VEYA ÇEKİLEN ARAÇLARA GELECEK ZARARLAR NEDENİYLE İLERİ SÜRÜLECEK TALEPLER	70

X) ÇALINAN VEYA GASP EDİLEN ARAÇLARIN SEBEP OLDUKLARI ZARARLAR.....	71
XI) MOTORLU BİSİKLETLERİN KULLANILMASINDAN İLERİ GELEN ZARARLAR.....	74
XII) KAZADAN SONRA YAPILAN YARDIM ÇALIŞMALARINDAN DOĞAN ZARARLAR.....	74
XIII) TERÖR EYLEMLERİNDE KULLANILAN ARAÇLAR	76
XIV) ÇEVRESEL ZARARLAR.....	76
XV) DOLAYLI ZARARLAR NEDENİYLE YÖNELTİLECEK TAZMİNAT TALEPLERİ.....	76
XVI) DEĞER KAYBI TEMİNATI DIŞINDA KALAN HALLER.....	77
XVII) MOTORLU ARAÇLARLA İLGİLİ MESLEKİ FAALİYETTEN KAYNAKLANAN ZARARLAR	78
XVIII) YARIŞLARDA KULLANILAN ARAÇLARIN SEBEP OLDUĞU ZARARLAR.....	79
XIX) İLGİLİ MEVZUATLA GENEL HÜKÜMLERE TÂBİ KILINAN TALEPLER	81
XX) CEZAI KOVUŞTURMADAN DOĞAN TÜM GİDERLER İLE İDARİ VE ADLİ PARA CEZALARI	83
SONUÇ	84
KAYNAKÇA.....	87

KISALTMALAR

AÜHFD	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
a. g. e.	Adı Geçen Eser
b.	Bent
B.	Baskı
C.	Cilt
E.	Esas
HD	Hukuk Dairesi
HGK	Hukuk Genel Kurulu
hk.	hakkında
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
İKÜHFD	İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
K.	Karar
KTK	2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
KZMSS	Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası
KZMSSGŞ	Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
m.	Madde
MÜHFHAD	Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
s.	Sayfa
ss.	Sayfalar arasında
S.	Sayı
SK	5684 sayılı Sigortacılık Kanunu

T.	Tarih
TBK	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TMK	4721 sayılı Türk Medeni kanunu
TTK	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
Yarg.	Yargıtay
Y.Ü.H.F.D	Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
YY.	Yüzyıl
y.y.	Yayımcı yok

GİRİŞ

Geçmişten günümüze kadar uzanan süreçte insanlar hayatın olağan akışı içerisinde canlarını ve mallarını tehdit eden çeşitli tehlikelere maruz kalmakta ve bu tehlikeler giderek çeşitlenmekte ve artmaktadır. Tehlikelerin gerçekleşip gerçekleşmeyeceği veyahut ne zaman ve ne şekilde meydana geleceği belirsiz olmakla birlikte tehlikenin gerçekleşmesi durumunda gerek zarar verenler gerek zarar görenler ekonomik olarak zor duruma düşebilmektedir. Tehlikelerin başında da trafik kazaları gelmektedir.

TÜİK verilerine göre Mayıs 2018 itibariyle Türkiye’de trafiğe kayıtlı 22.645.085 araç bulunmakta ve yılda bir milyondan fazla araç ölümlü, yaralanmalı veya maddi hasarlı kazaya karışmaktadır.

Trafik kazaları neticesinde zarara uğrayan üçüncü kişilerin haklarının korunabilmesi amacıyla Karayolları Trafik Kanunu uyarınca karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası daha çok bilinen adıyla “trafik sigortası” yaptırılması zorunluluğu getirilmiştir.

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, motorlu araç karayolunda işletme halindeyken üçüncü kişilere zarar vermesi durumunda, araç işletenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğunu belirli sınırlar içinde karşılamayı amaçlayan ve yasaca yapılması zorunlu kılınan sorumluluk sigortası türüdür.

Bu çalışmada Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası teminatı kapsamı sınırları dışında kalan haller incelenmiştir. Üç ana bölümden oluşan çalışmanın ilk bölümünde sigorta kavramı genel olarak ele alınmış, bu kapsamda sigorta sözleşmesi incelenmiş ve zarar sigortası türlerinden bahsedilerek özellikle sorumluluk sigortasına dair açıklamalarda bulunulmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ayrıntılı biçimde incelenmiştir. Bu kapsamda öncelikle Karayolları Zorunlu Mali

Sorumluluk Sigortasının hukuki niteliği, temel özellikleri ve uygulama alanı açıklanmıştır. Sonrasında sigorta sözleşmesinin tarafları ve tarafların hak ve borçlarına dair açıklamalarda bulunulmuştur. Bu bölümün son kısmında ise zarar nedeniyle talep edilen maddi tazminatın tabi olduğu zamanaşımına değinilmiştir.

Çalışmanın başlığını taşıyan üçüncü bölümde Karayolları Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında teminatın kapsamı dışında kalan haller bir bütün halinde incelenmiştir. Bu kapsamda Yargıtay kararları ve doktrindeki görüşler ile içerik zenginleştirilmiştir.

Çalışmadan elde edilen sonuçlar “sonuç” kısmında ifade edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK SİGORTA KAVRAMI

I-SİGORTA KAVRAMI

Sigorta kavramının tarih sahnesine ilk çıkışı 15. YY. 'a kadar uzanır. Dünyada sigortacılığın ilk ciddi manada gelişimi 17. YY. 'da İngiltere'de gerçekleşmiştir. Türkiye'de ilk teşkilatlı sigortacılık faaliyetleri 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun 1959 tarihinde yürürlüğe girmesiyle başlamıştır¹.

Sigorta, gerçek ve tüzel kişilerin çeşitli tehlikelere karşı önlem alması amacına dayanır. Bireyler, günlük hayatta tehlikelerle bir arada yaşamaktadır. Eşyalara zarar gelmesi, yangın, sel, su baskını, malların telef olması, trafik kazası, sağlık probleminin ortaya çıkması günlük hayatta karşılaşılan problemlerdir. Bu olaylar karşısında birçok kişi aceze düşüp, ekonomik yıkım yaşamaktadır². Sigorta sistemi de sosyal bir düşünce olarak insanların bu ekonomik kaybını en aza indirmeye ve önceden önlem almak kaydıyla rizikolara karşı yardımlaşma fikriyle ortaya çıkmıştır³. Rizikonun gerçekleşmesi sonucu bir zarar meydana geldiğinde zarara sebebiyet verenlere tazminatın ödettirilmesinin yanında mağdurların etkin şekilde korunması amaçlanmaktadır⁴.

Sigorta sistemini, tehlike iştiraki, riziko, sigorta tazminatı, prim, talep ve ortak menfaat oluşturur. Bu kavramlardan hareketle sigorta, ödenen prim karşılığında meydana gelmiş olan zararın sigorta şirketi tarafında üstlenilmesini sağlayan

¹ H. Enver Özdemir, *Trafik Kazalarından Doğan Tazminat ve Sigorta Davaları*, 2.b., İstanbul: Tifdruk Matbaacılık, 1988, s.136.; Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, *Sigortacılık*, 5. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010, s. 31.

² Mustafa Çeker, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku*, 15.b., Adana: Karahan Kitapevi, 2016, s. 1

³ Haşim Özüdoğru, Çiğdem Çetin, "Türkiye'de Sigortacılıkta Güncel Sorunlar", *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, C.XXXXXXII, S. 2., 2017, ss.57-70, s. 58

⁴ Özdemir, a.g.e., s. 135.

sözleşmedir⁵. Sigorta sözleşmesini açıklamaya başlamadan önce riziko, zarar, kaza, prim ve tazminat kavramların tanımlanması gerekmektedir.

Riziko, bir olay neticesinde zarar doğma ihtimalidir. Zarar doğma ihtimali olan durumlar riziko olarak kabul edilir ve bu durumlar sigorta ettirilebilir⁶. Yalnız her zarar doğma ihtimali riziko olarak kabul edilemez ve sigorta ettirilemez. Riziko olarak kabul edilip sigorta ettirilebilmesi için zarar konusu olayın gerçekleşip gerçekleşmeyeceğinin belirsiz olması gerekmektedir⁷.

Zarardan kasıt hukuka aykırı davranış veya haksız fiil sonucu kişinin mal varlığında azalma olması durumudur. Diğer bir deyişle zarar gören kişinin haksız eylemden önceki ve haksız eylemden sonraki mal varlığı değeri değeri farkıdır⁸.

Kaza, sel, yangın, hastalık, don, ölüm ve deprem gibi zarara sebep olan olaydır. Sigortacı zarar sebep olan kaza neticesinde zararı gidermekle yükümlüdür. Kaza her durumda insan iradesine bağlı olarak gerçekleşmez, istem dışı da meydana gelebilir. Bu yönüyle bir olayın sigorta hukuku açısından kaza olarak nitelendirilmesinde bir fark yoktur⁹.

Prim, sigorta hukuku açısından para manasına gelir. Meydana gelme olasılığı bulunan kaza ihtimaline karşı sigorta ettirenin sigortacıya yapmış olduğu ödemelere sigorta primi denir. Bu sigorta primleri sigortacının gelirlerini oluşturur. Sigortacı bu prim karşılığında zararı gidermeyi üstlenmektedir. Unutulmamalıdır ki riziko ve zarar kavramı birbirinden farklıdır. Her zarar doğuran hal, riziko değildir. Rizikonun gerçekleşmesi kesin ve belli değildir. Yani araca kasko yapılması 'Bu araç kesin kaza yapar.' anlamı taşımamaktadır. Prim tutarının belirlenmesinde kazanın meydana gelme olasılığı belirleyici olacaktır. Kaza olasılığının yüksek olduğu durumlarda prim borcu yüksek, kaza ihtimalinin azaldığı durumlarda ise prim borcu düşük olacaktır. Örnek vermek gerekirse, tamamen ahşap bir evin yangına karşı sigortalanması halinde beton

⁵ Çeker, a.g.e., s. 2.

⁶ Tamer Bozkurt, *Sigorta Hukuku*, 11. b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018, s. 40.

⁷ Özdemir, a.g.e., s. 140.

⁸ M. Kemal Oğuzman-M. Turğut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 12. b., İstanbul: Vedat Yayıncılık, 2016, s. 39.

⁹ Çeker, a.g.e., s. 3.

eve nazaran daha yüksek bir prim ödeme borcu olacaktır. Aynı gerekçeyle normal deniz kazalarına karşı sigortalanan bir geminin prim borcu, savaş rizikolarına karşı sigortalanan bir geminin prim borcuna göre daha düşük olacaktır¹⁰.

Sigorta tazminatı sigortacı tarafından, rizikonun meydana gelmesi durumunda sigorta ettirene ödenen para olarak tanımlanabilir¹¹. Sigorta tazminatının üst sınırını sigorta ettirilen malın sigorta değeri oluşturur. Tazminat bedeli bu değer üzerine çıkamaz. Sigorta tazminatının belirlenmesinde sigorta sözleşmesindeki koşullar belirleyici olacaktır. Örneğin değeri iki yüz bin Türk Lirası olan bir taşınmazı yüz bin Türk Lirası üzerinden sigortalattığımızda taşınmaz tamamen kullanılmaz hale gelse dahi tazminat olarak yüz bin Türk Lirasından fazla ödeme alınamaz¹².

II-SİGORTA SÖZLEŞMESİ

Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlükte sigorta kavramı “*Bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşılabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi*” olarak tanımlanmıştır.¹³

TTK m. 1401’e göre: “*Sigorta sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun meydana gelmesi halinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir.*”

Doktrinde sigorta sözleşmesi; iki tarafı olan, taraflardan biri olan sigortacının diğer taraf olan sigorta ettirenin menfaatini gerçekleşmesi belirsiz olan kontrol dışı bir olaya karşı güvencence altına aldığı, buna karşılık sigorta ettireninde para ödediği karşılıklı borç doğuran bir sözleşmedir¹⁴.

¹⁰ Çeker, a.g.e, s. 3.

¹¹ Bozkurt, a.g.e. s. 40.

¹² Çeker, a.g.e., s. 4.

¹³ <http://sozluk.gov.tr/> (20.05.2019)

¹⁴ Şaban Kayıhan, *Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayınevi, 2004, s. 33.

Sigorta sözleşmesinin içeriği, TTK m. 1425’de düzenlenmiştir. Buna göre;

“Sigorta poliçesi, tarafların haklarını, temerrüde ilişkin hükümler ile genel ve varsa özel şartları içerir, rahat ve kolay okunacak biçimde düzenlenir.

Poliçenin ve zeyilnâmenin eklerinin içeriği teklifnameden veya kararlaştırılan hükümlerden farklıysa, anılan belgelerde yer alıp teklifnameden değişik olan ve sigorta ettirenin, sigortalının ve lehtarın aleyhine öngörölmüş bulunan hükümler geçersizdir.

Kanunlarda aksine hüküm bulunmadıkça, genel şartlarda sigorta ettirenin, sigortalının veya lehtarın lehine olan bir değişiklik hemen ve doğrudan uygulanır. Ancak, bu değişiklik ek prim alınmasını gerektiriyorsa, sigortacı değişiklikten itibaren sekiz gün içinde prim farkı isteyebilir. İstenilen prim farkının sekiz gün içinde kabul edilmemesi hâlinde sözleşme eski genel şartlarla devam eder.”

Sigorta sözleşmesinin kurulması, sözleşme serbestisi kapsamında olup, şekle tabi değildir. Tarafların zorunlu unsurlar (lehtar, sigorta menfaati, prim, taraflar, riziko, sigorta bedeli) üzerinde karşılıklı anlaşması sonucunda sözleşme kurulmuş sayılır. Sözleşme düzenlenirken, sigorta ettiren bilgilendirilmeli, genel şartlara uygun olup olmadığı gözetilmeli, sözleşme metni sade bir dile sahip olmalıdır¹⁵.

Sözleşmenin içeriğini özetleyecek olursak, her ne kadar sözleşme kurulurken taraflar serbest hareket edebilseler de sözleşmenin temelini kanun hükümleri ve hakimin hukuk boşluklarını doldurması oluşturmaktadır. Daha sonrasında genel şartlar, prim ve uyarılama klozları, tarafların kararlaştırdığı şartlar ve özel şartlar ve son olarak da sözleşmeyi özelleştiren kayıtlardan oluşmaktadır. Sözleşmeyi özelleştiren kayıtlar, özel veya genel şart olarak değerlendirilemeyecek olup, sözleşmeyi kişiselleştiren kayıtlar olarak nitelendirilecektir. Özelleştirilmiş kayıtlar ile sigorta kapsamı belirginleşmiş olur¹⁶.

¹⁵ Tekin Memiş, *Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Yargısal Denetimi*, 1.b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016 s. 5.

¹⁶ Memiş, a.g.e., s. 7.

III-ZARAR SİGORTALARI

Sigorta türleri TTK'da "zarar sigortası (TTK m. 1453-1486)" ve "can sigortası (TTK m. 1487-1520)" olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Zarar sigortası başlığı altında mal sigortası (TTK m. 1453-1472) ile sorumluluk sigortası (TTK m. 1473-1486) düzenlenirken, can sigortası başlığı altında hayat sigortası (TTK m. 1487-1506), kaza sigortası (TTK m. 1507-1510) ve hastalık ve sağlık sigortası (TTK m. 1511-1520) düzenlenmiştir¹⁷.

Mal sigortalarının konusunu malvarlığı değerleri oluştururken, can sigortalarının konusunu insan hayatına yönelik riskler oluşturur. Zarar sigortaları kendi içinde aktif sigortası ve pasif sigortası olarak ikiye ayrılır. Örnek vermek gerekirse, motorlu araç kasko sigortaları aktif sigorta grubuna girerken karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası sorumluluk sigortaları kapsamında pasif sigorta grubuna girer¹⁸.

Çalışma kapsamında sadece sorumluluk sigortaları ele alınmış olup diğer sigorta türleri özel bir inceleme konusu yapılmamıştır.

A. Mal Sigortaları

Mal sigortaları kişilerin taşınır veya taşınmaz malını güvence altına alma amacıyla yaptırdığı sigortadır. Burada ekonomik menfaat aranmaktadır. Sigorta yaptıran kişinin, menfaati güvence altına alınacak olan malın sahibi olması zorunlu değildir. Ariyet alan, kiracı veya emanetçi de mal sigortası yaptırabilir¹⁹.

Mal sigortaları, yangın sigortası, nakliyat sigortası, makine kırılması ve montaj sigortası, inşaat sigortası, tarım sigortaları, doğal afet sigortası ile kasko sigortası mal sigortası türlerindedir. Mal sigortası, parayla ölçülebilen, maddi niteliği olan her türlü mala ilişkin belirlenen rizikoyu kapsamaktadır²⁰.

¹⁷ Özüdoğru, Çetin, a.g.e., s. 60.

¹⁸ Şaban Kayıhan, "Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiyeti" *M.Ü.H.F.H.A.D.*, C. XXII, S. III, İstanbul, 2016, ss. 1591-1620, s. 1592.

¹⁹ Çeker, a.g.e., s. 132.

²⁰ Kemal Şenocak, "Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği", *A.Ü.H.F.D.*, C. XXXXXVIII, S. 1, Ankara, ss. 189-229., s. 193 ; Çeker, a.g.e., s. 133.

Mal sigortalarında sigortalanan şey malın kendisi değildir. Bu sigorta ile, sigortadan yaralanacak kişinin menfaati sigortalanır. Ekonomik değeri olmak şartı ile her türlü menfaat sigortalanabilir²¹.

Mal sigortasının kapsamına gerek menkul gerekse gayrimenkul mallara ilişkin rizikolar girer. Mal sigortası bu mallara gelebilecek zararlara karşı menfaat hakkı sahibinin menfaatini güvence altına alır. Buna göre ev, otomobil, ofis gibi mallara yönelik deprem, yangın, su basması, kaza, hırsızlık gibi birçok riziko mal sigortalarının kapsamındadır²².

Çalışma kapsamında sorumluluk sigortalarından biri olan “Trafik Sigortası” na ilişkin açıklamalarda bulunulacağından mal sigortalarına ilişkin ayrıntılı açıklamalara yer verilmemiştir.

B. Sorumluluk Sigortaları

Sorumluluk sigortaları TTK 1473-1485 inci maddelerinde düzenlenmiştir. Sorumluluk sigortaları, karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası, ihtiyari mali sorumluluk sigortası, karayolu taşımacılık mali sorumluluk sigortası, üçüncü kişilere karşı mali sorumluluk sigortası, yapı denetim kuruluşları sigortası, hekim mesleki sorumluluk sigortasıdır.

Sorumluluk sigortalarında amaç, sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı sorumlu olmasına yol açacak olaylardan doğan zararı en aza indirmektir. Bu sigorta, sorumluluğu tamamen ortadan kaldırmaz, sigorta ettirenin mal varlığında oluşabilecek azalmayı en aza indirmeye çalışır. Sigorta ettiren için garanti işlevi görürken üçüncü kişi için de fayda sağlamaktadır. Örneğin sigorta ettirenin olası bir trafik kazası durumunda, doktorun yanlış tanısı sonucunda hastasına yanlış tedavi uygulaması durumunda, bir asansörün denetim görevinin doğru yapılmaması ve yanlış imal edilmiş patlayıcı maddenin yanması ihtimallerinde zararı karşılamak oldukça güç olacaktır²³. Bunun için düzenlenecek olan sorumluluk sigortası hem zarar gören üçüncü kişi için

²¹ Çeker, a.g.e., s. 137.

²² Çeker, a.g.e., s. 138.

²³ Rauf Karasu, *Yargıtay ve Sigorta Tahkimi İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası*, 1.b., Ankara: Yetkin Yayınları, 2016, s. 22.

hem de sigorta ettiren için fayda sağlayarak mağduriyeti iki taraf açısından da önleyecektir²⁴.

Sorumluluk sigortalarında mal sigortalarından farklı olarak menfaatin konusu bir mal değildir. Sorumluluk sigortalarında sigorta şirketi, sigorta ettirenin tazminat ödeme borcu ile karşılaşma tehlikesini güvence altına alır. Sigorta şirketinin üstlendiği bu tehlike, sigorta ettirenin mal varlığının pasifinde meydana gelebilecek olası bir artıştır²⁵. Sigorta şirketinin edim yükümlülüğü, sigorta ettirenin üçüncü kişilere verdiği zarar neticesinde malvarlığının pasifinde artış meydana gelmesi ile doğar²⁶.

1) Konusu ve kapsamı

Sözleşmenin konusu ve kapsamı, TTK m. 1473’de düzenlenmiştir. Buna 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.

Sigorta, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluğu için yaptırılmışsa, sözleşmede aksine hüküm yoksa bu sigorta, sigortalının temsilcisi ile işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde, denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılar. Bu durumda sigorta bu kişilerin lehine yapılmış sayılır.”

Rizikoya esas teşkil eden olayın, sözleşme süresi içinde gerçekleşmesi esas alınmıştır. Buna göre; sigortacı, sadece sözleşmede öngörülen miktarla sınırlı olarak sigorta süresince gerçekleşen zararı gidermekle yükümlüdür. Sigortacı, sigorta süresinde gerçekleşen ancak zararın sonradan ortaya çıktığı durumlarda da zararı gidermekle yükümlüdür.

²⁴ Çeker, a.g.e., 253.

²⁵ Şaban Kayıhan, “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”, *M.Ü.H.F.H.A.D.*, C. XXII, S.1., ss. 251-263, s. 253.

²⁶ Şenocak, “Türk Ticaret Kanunu’nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği”, s. 195. ; Öncü, a.g.e., s. 53.

Sigortacının sorumluluğundan bahsedilmek için zararın sözleşme süresinden daha sonra doğması veya talep edilmesi önemli değildir. Ancak, hüküm emredici nitelikte olmadığından tarafların, sorumluluk sigortası türlerine göre sözleşmede rizikoyu farklı şekillerde belirleyebilmeleri de mümkündür.

2) Sigortalının bildirim yükümlülüğü

Sigortalıya TTK m. 1475’de bildirim yükümlülüğü getirilmiştir. Bu maddeye göre; Sigortalı sorumluluğunu gerektirecek olayları, on gün içinde, sigortacıya bildirir. Sigortalı kendisine yöneltilen istemi, aksi kararlaştırılmamışsa derhâl sigortacıya bildirir.

Sorumluluk sigortalarında sigortacı açısından rizikonun gerçekleştiğinin bilinmesi büyük öneme sahip olduğu için bu durum kanun koyucu tarafından hüküm altına alınmıştır. Ayrıca sorumluluk sigortalarında riziko, üçüncü kişinin bizzat zarara uğraması değil, bu zarara bağlı olarak zarar veren durumundaki sigortalıdan tazminat talebinde bulunması olduğundan, sigortalının sorumluluğunu gerektirecek olayları sigortacıya bildirmesi gerekmektedir²⁷.

Bu maddeye göre sigortalı bildirim yükümlülüğünü ihlal etmesinden dolayı daha fazla zarara sebep olmuşsa kusurun ağırlığına göre tazminattan indirim yapılır. Ancak sigortacı durumdan fiilen haberdar ise tazminattan indirim yapılmaz²⁸.

3) Sigortacının yardımları

Sigortacının yardımları TTK m. 1476’da düzenlenmiştir. Buna göre;

“Sigortacı, bildirimde bulunulması tarihinden itibaren beş gün içinde, zarara uğrayanın istemleriyle ilgili olarak ve sigortalının adına, fakat sorumluluk ve tüm giderler kendisine ait olmak üzere, gerekli hukuki işlemlerin gerçekleştirilip, kararların alınmasını ve ayrıca savunmaya yardımda bulunmayı üstlenip üstlenmeyeceğini sigortalıya bildirir. Bu sürenin sonuna kadar yapılması zorunlu işlemleri sigortalı yürütür.”

²⁷ Çeker, a.g.e., s. 256.

²⁸ Çeker, a.g.e., s. 257.

“Sigortacı üstlenmede bulunmuşsa, sigortalının hak ve menfaatlerini gözetir. Aksi halde sigortacı bildirimde bulunmazsa, sigortalı aleyhine kesinleşen tazminatı öder. Ancak, sigortalının sigortacının onayını almadan yaptığı sulh sözleşmesi, bildirimden itibaren on beş gün içinde onay verilmemişse, sigortacıya karşı geçersizdir; sigortacı haklı olmayan sebeplerle sulhe onay vermekten kaçınamaz.”

Maddeden de anlaşıldığı üzere sigortacının ihbardan sonra iki seçeneği bulunmaktadır:

İlk olarak ihbarı alan sigortacı, sigortalı adına zarar görenin taleplerine karşı sigortalıya hukuki işlemleri yapıp yapmayacağını ve yardımda bulunup bulunmayacağını beş gün içinde bildirir. Sigortacı bu bildirimde bulunduğu sigortalı kendisinden istenen yardımlar dışında davaya müdahale etmez. Sigortacı davayı kazanırsa ödeme yapmaktan kurtulur aksine davayı kaybettiğinde sigortacının ödeme yapma sorumluluğu doğar²⁹.

İkinci olarak sigortacı sigortalının bildirimine cevap vermez veya hukuki işlemleri yürütmeyeceğini bildirirse sigortalı hukuki işlemleri kendisi yürütür ve dava sonucunda mahkeme tazminat ödenmesine hükmederse doğacak borcu sigortacının ödemesi gerekir³⁰.

4) Kasten zarara sebebiyet

Sigortalı, zarara kasten sebep olması halinde sigortacının sorumluluğu doğmamaktadır. Bu durum TTK m. 1477’de düzenlenmiştir.

“Sigortacı, sigortalının, sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmesinden doğan zararlardan sorumlu olmaz.”

Sigortalının kasten neden olduğu zararlardan dolayı sigortacının sorumlu olmayacağı şeklindeki genel ilke, sorumluluk sigortası için de aynen benimsenmiştir. Aksi durumlarda, sigortalı sigorta sözleşmesinin sağladığı güvencelere dayanarak, zarar neticesinde kendi mal varlığında bir azalma olmayacağından, kasıtlı olarak diğer tarafa

²⁹ Çeker, a.g.e., s. 258.

³⁰ Çeker, a.g.e., s. 258.

zarar verebilecektir. Kanun koyucu bu durumu kabul edilebilir bulmadığından ilgili düzenlemeyi yapmıştır.

5) Sigortacı ile zarar gören kişi arasındaki ilişki

Sorumluluk sigortasında tazminat, doğrudan doğruya zarar görene ödeneceği için, sigortacı ile zarar gören kişi arasındaki hukuki ilişkiyi belirlemek gerekmektedir. Sigortacı ile zarar gören kişi arasındaki ilişki TTK m. 1478-1480’de düzenlenmiştir.

Bu ilişkide zarar gören kişi sigorta sözleşmesine taraf değildir ve tazminat ödemesi sigortalıya yapılmamaktadır.

TTK m. 1478’de düzenlenen doğrudan talep hakkı:

“Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir.”

Sorumluluk sigortalarında asıl gaye her ne kadar sigortalının üçüncü kişiye vermiş olduğu zarar nedeniyle ödeyeceği tazminata bağlı olarak mal varlığında meydana gelen azalmanın telafisi ise de, bunun yan sonucu zarar görenin de bir an önce zararının giderilmesi ve sigortalının ödeme güçsüzlüğüne karşı üçüncü kişilerin korunmasıdır. Böylelikle zarar gören kişi doğrudan sigortacıya başvurabileceği gibi, sigortalı ile arasındaki hukuki ilişkiye göre sigortalıdan da tazminat isteyebilir³¹. Sigortacıdan istenecek tazminat talepleri, olay tarihinden itibaren 10 yıl geçmesiyle zamanaşımına uğrar³².

Zarar gören üçüncü kişilerin doğrudan sigortacıya başvurma zorunlulukları yoktur. Madde hükmü ile zarar görene verilen ek bir imkandır. Zarar gören kişiler ister kendisine zarar veren kişiye isterse de sigortacıya başvurabilir³³.

³¹ Erhan ADAL, “Motorlu Taşıtların Kazalarına Karşı Mecburi Sorumluluk Sigortası”, *İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. XXX, S.3-4, İstanbul 1964, s.884. ; Bozkurt, a.g.e. s. 209.

³² Kerim Atamer, “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş”, *BATİDER*, C.XXVII, S. 1., Ankara, 2011, s. 85.

³³ Reyagan Kender, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Yeni Genel Şartları Hakkında”, *İKÜHFD*, C. XVI, S. 2, İstanbul (2017), s. 110.

Sigortacının bilgi isteme hakkı TTK m. 1479’da düzenlenmiştir. Buna göre; “Sigortacı, zarara sebep olan olayın ve zarar miktarının belirlenmesi amacıyla, zarar görenden bilgi isteyebilir. Zarar gören, sağlanması ihtimali bulunan ve istenilmesi haklı görülebilecek ilgili tüm belgeleri sigortacıya vermek zorundadır. Zarar görenin bu zorunluluğa uymaması hâlinde, durumun zarar görene yazılı bildirilmiş olması kaydıyla, sigortacının sorumluluğu, zorunluluk yerine getirilmiş olsaydı ödemek zorunda kalacağı miktarla sınırlıdır.”

Sigorta tazminatının konusunu zarar görenin zararı oluşturduğu için, sigortacının bir takım bilgi alması gerekmektedir. Bu yüzden zarar gören kişinin elindeki bilgi ve belgeler önem taşımaktadır. Zarar gören, elindeki bilgi ve belgeleri sigortacıya vermelidir. Zarar görenin bilgileri vermektan kaçınması halinde, yazılı olarak kendisine bildirilmek şartıyla, sigortacının sorumluluğu daralacaktır³⁴.

Sigortacı, prim alacağını tazminattan indirmek istediğinde bu durum sigortacı ile zarar gören arasında sorun oluşturmaktadır. Bu sebeple takas yasağı TTK m. 1480’de düzenlenmiştir. Buna göre; “*Sigortacı, zarar görene ödeyeceği sigorta tazminatını, sigorta sözleşmesinden doğan alacakları ile takas edemez.*”

Madde hükmüyle takas kesin olarak yasaklanmıştır. TBK m. 139 gereği takas, özdeş mallar arasında yapılabilir ve birbirine karşı borçlu olan taraflar arasında yapılabilir. Takas ile birbirlerine karşı özdeş edimleri borçlanan taraflar, karşılıklı borçlarını fiilen ödemek zorunda kalmaksızın borçtan kurtulabilir. Takas yönteminin kullanılabilmesi için alacaklar arasında karşılıklılık ilişkisinin bulunması gerekir. Alacaklar arasındaki karşılıklılıktan maksat, alacakları takas edecek olan her iki tarafın birbirine karşı borçlu pozisyonunda bulunmasıdır. Bu sebeple, taraflardan biri karşılıklı borç ilişkisinin dışında bulunan üçüncü bir şahıstan olan alacağını takasa konu edemez. Böylelikle sigortacı ödemesi gereken sigorta tazminatını prim alacağından mahsup edemeyecektir.

³⁴ Atamer, a.g.e., s. 87.

6) Halefiyet ilkesi

Halefiyet ilişkisi borçlar hukukunun bir kurumudur. Halefiyette esasen üçlü borç ilişkisi bulunur. Halefiyetin temelinde borcu ödeyen asıl borçlu değil onun yerine üçüncü kişidir. Kural olarak borcun ödenmesi ile borç ilişkisi ve borca ait güvenceler son bulur. Ancak asıl borçlu ile borcu ödeyen üçüncü kişi arasındaki iç ilişki sonucu asıl borçlunun borcu, borcu ödeyen üçüncü kişiye karşı devam eder³⁵.

Halefiyet ilkesi TTK m. 1481’de düzenlenmiştir. Buna göre; *“Sigortacı, sigorta tazminatını ödedikten sonra hukuken sigortalı yerine geçer. Sigortalının gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel tutarında sigortacıya ait olur. Sorumlulara karşı bir dava veya takip başlatılmışsa, sigortacı, mahkemenin veya diğer tarafın onayı gerekmeksizin, halefiyet kuralı gereğince, sigortalısına yaptığı ödemeyi ispat ederek, dava veya takibi kaldığı yerden devam ettirebilir.”*

Bu hüküm gereği sigortacı tazminatı ödedikten sonra sigortalı yerine geçer ve bu durumda zarardan sorumlu olan üçüncü kişilere karşı talepte bulunabilir³⁶. Sigortacı sigortalının hukuken yerine geçtiğinden sigortalıya karşı rücu hakkı bulunmayacaktır³⁷.

³⁵ Tamer Bozkurt, Ticaret Hukuku- Sigorta Hukuku, C. IV, 9. b., On İki Levha Yayıncılık: İstanbul, 2016, s. 173 ; Kayıhan, Sigortacının Halefiyeti, s. 1594.

³⁶ Kayıhan, Sigortacının Halefiyeti, s. 1596.

³⁷ Çeker, a.g.e., s.264 ; Atamer, a.g.e., s. 99.

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

I. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ HUKUKİ NİTELİĞİ, TEMEL ÖZELLİKLERİ VE UYGULAMA ALANI

A. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ HUKUKİ NİTELİĞİ

Zorunlu mali sorumluluk sigortası bir taraftan sigorta ettirenin mal varlığını korurken diğer taraftan sigorta ettirenin zarar verdiği üçüncü kişilerin zararlarının tazminini amaç edinir. Bu sigorta türü sigorta ettiren ile onun eylemlerinden zarar gören üçüncü kişilerin menfaatlerini dengeler. Bu yönüyle sui generis bir sorumluluk sigortası türüdür³⁸.

Haksız fiile dayanan sorumluluğun en önemli özelliği sorumluluğun kusura dayanmasıdır. Hukuk sistemimizde kural olarak kusur sorumluluğu temel alınmıştır. Kusursuz sorumluluk durumu ise istisnadır. Kanun koyucu kusursuz sorumluluk hallerini tek tek sayma yoluna gitmiştir (TBK m. 65-71). Kusursuz sorumluluk halinde kişi eylemlerinde kusurlu olmasa dahi zarara sebebiyet vermesi durumunda zararın tazmininden sorumludur³⁹.

Trafik kazaları neticesinde zarar gören üçüncü kişiler karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasının benimsemiş olduğu kusursuz sorumluluk prensibine göre korunmaktadır. Motorlu araç işletenler sorumluluk sigortası hükümlerinden yararlanmakta ve rizikoyu sigortacı üstlenmektedir⁴⁰.

³⁸ Adal, a.g.e., s. 862.

³⁹ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 20. b. Ankara: Yetkin Yayınları, 2016, s. 519.

⁴⁰ Adal, a.g.e., s.862. ; Işıl ULAŞ, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, 8.b., Ankara: Turhan Kitapevi, 2012, s. 875.

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda kusursuz sorumluluk halleri sayma yolu ile belirlenmiştir. Bunlar: hakkaniyet sorumluluğu, özen sorumluluğu ve tehlike sorumluluğudur. Zorunlu mali sorumluluk sigortasının hukuki niteliği tehlike sorumluluğudur. Nitekim bu durum Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 2017/17-1089 E., 2019/294 K. ve 14.3.2019 tarihli kararında “..hem işleten hem de sigortacının sorumluluğu, hukuki niteliği itibariyle tehlike sorumluluğuna ilişkin bulunduğundan, uyumsuzluğun bu çerçevede ele alınıp, çözümlenmesi gerekmektedir.” olarak belirtilmiştir⁴¹. Bu sebeple çalışmada sorumluluk hallerinden tehlike sorumluluğu üzerinde durulacaktır.

Tehlike sorumluluğu kusursuz sorumluluk türlerinden biridir. Tehlike sorumluluğuna ağırlaştırılmış sebep sorumluluğu veya ağırlaştırılmış objektif sorumlulukta denir⁴². Bu sorumluluk nitelik olarak kusursuz sorumluluk hallerinin en ağırıdır⁴³.

Üçüncü kişiler açısından önemli ölçüde tehlike oluşturan faaliyetlerin sebep olduğu zararlar tehlike sorumluluğu kapsamına girer. Tehlike sorumluluğunda sorumluluğun doğması için tehlikeli olarak değerlendirilen işletmenin işletilmesi veya faaliyetlerinin devamı sırasında veyahut bu işlemlerin sonucunda bir zararın meydana gelmesi ve zararlar bu işletme arasında illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla sorumluluğun doğabilmesi için işletmenin eylemlerinde kusurlu olması zorunlu değildir⁴⁴.

Tehlike sorumluluğunda işletme her türlü tedbiri aldığı veya her türlü tedbiri alsa dahi zararın doğmasını önleyemeyeceğini ispat etse dahi sorumluluktan kurtulamaz.

⁴¹ <http://www.kazanci.com> (12.8.2019)

⁴² Oğuzman/Öz, a.g.e., s. 8. ; Ayça Akkayan Yıldırım, “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, *İ.U.H.F.M*, C. XX, S.1, İstanbul, 2012, ss. 203-220, s. 203.

⁴³ Ahmet Sivri, “Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, *İKÜHFD*, C.XV, S. 2, İstanbul (2016), s. 593.

⁴⁴ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 519. ; Ulaş, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, s. 926.

Bu durumu kurtuluş kanıtı adı verilir⁴⁵. Kanun koyucu tehlike sorumluluğu hallerinde işletene kurtuluş kanıtı getirme imkanı tanımamıştır.

TBK m. 71/II’de tehlikeli işletme tanımlanmıştır buna göre; *“Bir işletmenin, mahiyeti veya faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ya da güçler göz önünde tutulduğunda, bu işlerde uzman bir kişiden beklenen tüm özenin gösterilmesi durumunda bile sıkça veya ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu sonucuna varılırsa, bunun önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arzeden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülürse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arzeden işletme sayılır.”*

Tehlikeli işletme işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için aranan şartlardan biri zarara sebebiyet veren tehlikenin, işletmeye veya faaliyetlere ilişkin tipik bir tehlikeden kaynaklanması gerekmektedir. Aksi halde tehlikeli işletmeye özgü olmayan bir tehlikeden kaynaklanan zararlardan tehlikeli işletme işleten sorumlu olmayacaktır. Kanun koyucu tehlike kavramını TBK m. 71’de açıklamıştır. Hükme göre tehlikenin iki unsuru bulunmaktadır. Bunlardan biri sıkça zarara sebebiyet verilmesi halidir. Bu duruma trafik kazaları örnek verilebilir. İkinci hal ise ağır zarar verilmesi halidir. Bu durum sık meydana gelmez. Ancak meydana geldiğinde sonuçları çok ağır olur. Bu duruma örnek olarak nükleer işletmelerin sebep olduğu zararlar verilebilir⁴⁶.

Otomobil, kamyon, motosiklet gibi motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi sırasında, herhangi bir sebeple üçüncü kişilerin ölümüne, yaralanmasına veya bir malın zarara uğramasına neden olan araç işleten, üçüncü kişilere karşı hukuki ve mali olarak sorumlu olacaktır. Araç işletenin üçüncü kişilere karşı olan bu sorumluluğu “Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası” daha yaygın ismiyle “Trafik Sigortası” ile güvence altına alınmıştır. KTK’ya göre, motorlu taşıt işletenler zorunlu mali mesuliyet sigortası yaptırmakla yükümlüdür⁴⁷.

⁴⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 520.

⁴⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 525.

⁴⁷ Karasu, a.g.e., s. 21.

Zarar sigortalarının mal sigortası ve sorumluluk sigortası olmak üzere iki türü olduğu yukarıda belirtilmiştir. Mal sigortaları sigorta ettirenin mal varlığının aktifindeki azalmanın koruyucusudur. Sorumluluk sigortası ise sigorta ettireni, mal varlığının pasifinde oluşan artışa karşı korur. Trafik sigortası konusunda özel hüküm bulunmadığı durumda, ilk olarak TTK'da yer alan sorumluluk sigortasına ait hükümler, burada da hüküm bulunmadığı takdirde mal sigortasına ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır⁴⁸.

KTk m. 85/I hükmü tehlike sorumluluğunu içermektedir⁴⁹. Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası hukuki niteliğinde tehlike sorumluluğunu güvence altına alınmıştır. Bu sorumluluk türünde sorumluluğun ortaya çıkması için zarar ile aracın işletilmesi arasında illiyet bağının bulunması yeterli kabul edilmektedir⁵⁰. Aracın arızalı olup olmaması, araç işletenin kusurlu olup olmaması veya gerekli özeni gösterip göstermemesi sorumluluğun ortaya çıkmasında etkili değildir⁵¹.

Zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmakla sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı verdiği zararlardan dolayı hukuksal sorumluluğu ortadan kalmaz. Trafik sigortası yaptırmakla sigorta ettiren kendi fiilleri neticesinde meydana gelen kaza sonucu mal varlığındaki eksilmeleri sadece güvence altına almış olur⁵². Bu güvence gereği sigorta ettirenin zarar verdiği üçüncü kişilerin uğradığı zararı sigorta şirketi limitler dâhilinde öder. Araç işleten zorunlu olan bu sigortayı yaptırmadıysa gerçekleşen kaza neticesinde üçüncü kişilerin uğradığı zarar güvence hesabından ödenir. Verilen zarar halen tam olarak karşılanmadıysa zarar görenin TBK haksız fiil hükümlerine başvurma hakkı her zaman bulunmaktadır⁵³.

⁴⁸ Ayşe Havutçu-Emre Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk*, 1. b., Ankara: Seçkin Kitabevi, 1999, s. 144.

⁴⁹ Yıldırım, a.g.e., s. 205.

⁵⁰ Kayıhan, Hukuki Düşünceler, s. 259.

⁵¹ Karasu, a.g.e., s. 22.

⁵² Aslan Düzgün, "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) Zarar Kavramı ve Sigortacının Rücu Hakkı", *BATİDER*, C. XXIX, S. 3, Ankara (2013), ss. 189-216, s. 190.

⁵³ Kayıhan, Hukuki Düşünceler, s. 261.

KTK m. 86'da işletenin sorumluluktan kurtulması düzenlenmiştir. Hükme göre; “İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.”

Bu hüküm gereği, işletenin sorumluluktan kurtulması için kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusurunun olmaması, araçtaki bir bozukluğun kazayı etkilememiş olması ve de zarar görenin kusuru olması şartlarının birlikte gerçekleşmesi ve bunlara ek olarak illiyet bağının kesilmiş olması gerekmektedir⁵⁴.

KTK m. 111'de sorumluluğa ilişkin yapılan anlaşmalar düzenlenmiştir. Bu maddenin birinci fıkrası gereği araç işletenin tehlike sorumluluğunu azaltan veya kaldıran anlaşmalar geçersiz sayılacaktır.

B. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ TEMEL ÖZELLİKLERİ

İşletme halinde olan motorlu aracın sebep olduğu zararlardan sorumlu olan işletenin, zarar gören kişilere karşı olan sorumluluğunu sözleşmeyle önceden belirlenmiş olan limitlerle sınırlı olarak karşılayan ve yaptırılması kanunen zorunlu olan sorumluluk sigortası türüne karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası denir⁵⁵.

⁵⁴ Hüseyin Ateş, “Motorlu Araç İşletenin Sorumluluktan Kurtulması”, *TBB Dergisi*, S. 100. Ankara, 2012, ss.343-362, s. 345. ; Öncü, a.g.e., s. 60.

⁵⁵ Çeker, a.g.e., s. 268.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası işleteni değil motorlu aracı takip etmektedir. Uygulamada, motorlu aracın satılması veya uzun süreli kiraya verilmesi gibi işletenin değiştiği durumlarda sigorta sözleşmesine zeyl (ek) yapılmaktadır⁵⁶.

İşleten kavramı araç malikinden daha geniş bir statüyü ifade etmektedir. KTK m. 3/I'e göre işleten; araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracı uzun süreli kiralayan, ariyet veya rehin alan kişi olarak tanımlanmıştır. Ayrıca bu sayılan kişilerden hariç başka bir kişi aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletir ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunursa, bu kimse de işleten kabul edilir.

Zorunlu mali sorumluluk sigortası işletenin malvarlığını, işletenin üçüncü kişilere verdiği zararlardan doğan mali yüklerle karşı bir bütün olarak korumayı amaç edinir. Zorunlu mali sorumluluk sigortasının yaptırılması, rizikonun gerçekleşmesi durumunda işletenin sorumluluğunu ortadan kaldırmadığı söylenmişti. Bu durum sigortacıyı da sorumlu hale getirmez. Sigortacının sorumluluğu poliçede belirlenmiş tutar kadardır, bu miktarı geçen tutar için araç işletenin sorumluluğu söz konusu olur.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası diğer mal sigortalarından farklı olarak, zarar gören üçüncü kişilerin zararları sigorta poliçesindeki limitlerle sınırlı olarak karşılanmasının yanında sigorta süresince gerçekleşen her zararda yeniden başlar. Başka bir deyişle sorumluluk limitleri her olay için birbirinden bağımsız olarak ayrı ayrı geçerlidir⁵⁷.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasının bir diğer özelliği sigorta sözleşmesinin tarafı olmayan bir kişinin bu sözleşmeden yararlanmasıdır. Zarar gören üçüncü kişi sözleşmenin tarafı olmadığı halde doğrudan sigortacıya başvurabilir⁵⁸. Bu husus KTK m. 97'de hüküm altına alınmıştır. Buna göre; Zarar gören, ZMSS'de öngörülen sınırlar içinde dava yoluna gitmeden önce ilgili sigorta kuruluşuna yazılı başvuruda bulunması gerekmektedir. Sigorta kuruluşunun başvuru tarihinden itibaren en

⁵⁶ Hasan Tahsin GÖKCAN, Seydi KAYMAZ, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat-Sigorta- Rücu Davaları ve Trafik Suçları*, 2. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2001, s. 235.

⁵⁷ Karasu, a.g.e., s. 23.

⁵⁸ Adal, a.g.e., s. 863.

geç 15 gün içinde yazılı cevap vermesi gerekir. Sigorta kuruluşunun başvuruyu yazılı olarak cevaplamaması veya verilen cevabın talebi karşılamadığına ilişkin uyuşmazlık çıkması hâlinde, zarar gören dava açabileceği gibi 5684 sayılı Kanun çerçevesinde tahkime de başvurabilir.

Kanun koyucu bu hükümlerle zarar gören üçüncü kişiyi de sigorta ilişkisine dahil etmiştir. Sigorta sözleşmesi aslında sigorta ettirenlere sigortacı arasında kurulur ancak bu hükümlerle zarar görenler de bu ilişkinin bir tarafı haline gelirler. Bu ilişkide zarar gören kişi aktifinde azalma olan kişidir. Aktifinde azalma olan kişi doğrudan sigortacıya başvurarak zararın tazminini talep edebilecek ve sigortacı da tazminatı doğrudan zarar görene ödeyebilecektir⁵⁹.

Kanun tarafından verilen doğrudan doğruya dava ve talep hakkı sigorta sözleşmesine üçüncü kişi lehine sözleşme niteliği kazandırmaz. Madde gerekçesinde menfaatin halen sigorta ettirende bulunduğu vurgulandığından doğrudan dava hakkı hiçbir şekilde bu sigorta ilişkisini üçüncü kişi lehine sigortaya çevirmez⁶⁰. Ayrıca sigortacı, sigorta ettirene karşı ileri sürebileceği defii ve itirazları zarar gören üçüncü kişiye karşı ileri süremez⁶¹.

C. KARAYOLLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ UYGULAMA ALANI

Sigorta koruması kapsamının bilinmesi hem sigorta ettiren hem de sigortacı açısından büyük önem arz etmektedir. Çünkü karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası tüm rizikoları kapsamamaktadır. Trafik sigortası, sigortalanmış olan aracın neden olduğu kazalarda meydana gelen zararları kapsar. Bu kapsam araca, kişiye veya

⁵⁹ Atamer, a.g.e., s. 56 ; Azim Öncü, “Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Bakımından Sigortacının Sorumlu Olduğu Tazminatın Kapsamı”, *Fides Hukuk Dergisi*, S. 1., 2018, ss.47-81, s. 52.

⁶⁰ Rayegan Kender, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, *Y.Ü.H.F.D.*, C. XIII, S. 1., İstanbul, 2016, ss. 8-46., s. 11.

⁶¹ Karasu, a.g.e., s. 24. ; Atamer, a.g.e., s. 56.

eşyaya yönelik olabilir. Zararın tazmini açısından sigortanın kapsamı oldukça önemlidir⁶².

Sigortanın kapsamı ne kadar geniş olursa olsun sigorta ettiren karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmakla sorumluluktan kurtulmuş olmaz, sorumluluğu devam eder ancak sigortacıyı bu ilişkiye dahil etmiş olur⁶³.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamına girmeyen rizikoları güvence altına almak, kapsamını genişletmek için ihtiyari mali mesuliyet sigortası yaptırılmaktadır. Örneğin yurt dışına yapılacak olan seyahatlerde, karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası sadece yurt içinde geçerli olduğundan ötürü, araç sahiplerinin uluslararası sigorta yaptırmaları gerekmektedir. Yapılmadığı durumlarda gümrük kapılarından geçişlerde zorluklar yaşanmaktadır. Bu durumun kolaylaştırılması için kendi aracıyla yurt dışına çıkmak isteyen araç sahipleri, “yeşil kart” olarak, bu kart sayesinde ülke giriş çıkışlarını sigortalı olarak yapabilecek ve herhangi bir zarar olması durumunda sigorta sayesinde zararını tazmin edebilecektir. Bu işlemler ülkemizde motorlu taşıtlar bürosu tarafından yürütülmektedir⁶⁴.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasının uygulama alanı, araç bakımından uygulama alanı, yer bakımından uygulama alanı ve zarar gören kişi ve zarar türü yönünden uygulama alanı olarak üçe ayrılmaktadır.

1) Araç bakımından uygulama alanı

KTK m. 85 gereği sigorta kapsamına kural olarak motorlu araçlar girmektedir. Motorlu araç olma niteliği kazanamamış taşıtlar karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilmezler⁶⁵.

KTK’da açık şekilde motorlu araç tanımı bulunmasa da, m. 3’de taşıt tanımı içerisinde motorlu ve motorsuz araç tanımı yapılmaktadır. Hükme göre taşıt;

⁶² Hamdi YILMAZ, *Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, 1. b., İstanbul: Vedat Yayıncılık, 2014, s. 28.

⁶³ Hüseyin Ateş, “Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. VIII, S. XXXXXXXXVII, 2013, ss. 50-68, s. 51.

⁶⁴ Çeker, a.g.e., s. 272

⁶⁵ Kayıhan, *Hukuki Düşünceler*, s. 254.

“Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere ‘motorlu taşıt’ insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere ‘motorsuz taşıt’ denir.”

Bu hüküm gereği bir taşıtın motorlu araç olarak değerlendirilebilmesi için hareket gücüne sahip olması ve kızak, palet, tekerlek veya tırtıl aracılığıyla bir yerden bir yere sürülebilmesi gerekmektedir. Bu tanımdan hareketle otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, biçerdöver, çekici, tank, yol yapıcı araçlar, silindir ve motosiklet gibi araçlar motorlu araç kapsamına girmektedir⁶⁶. Hareket kabiliyeti olmayan, bir yere sabit olarak çalıştırılan vinç gibi araçlar motorlu araç kapsamı dışında kalmaktadır. Hareket kabiliyeti olan ancak bu kabiliyetini rüzgâr, insan veya hayvan gücünden alan bisiklet, yelkenli, el arabası veya fayton da yine motorlu araç tanımı kapsamı dışında kalmaktadır⁶⁷.

KTK m. 3/I’de *“Motorlu bisiklet (Moped): Azami hızı saatte 45 kilometreyi, içten yanmalı motorlu ise silindir hacmi 50 santimetreküpü, elektrik motorlu ise azami sürekli nominal güç çıkışı 4 kilovattı geçmeyen iki veya üç tekerlekli taşıtlar ile aynı özelliklere sahip net ağırlığı 350 kilogramı aşmayan dört tekerlekli **motorlu taşıtlardır**. Elektrik ile çalışanların net ağırlıklarının hesaplanmasında batarya ağırlıkları dikkate alınmaz.”* Şeklinde tanımlanmış olsa da KTK m. 103 gereği motorlu bisikletler motorsuz araçlar gibi genel hükümlere tabi olacaktır. Kanun koyucu motorlu bisikletleri motorlu araç olmalarına rağmen büyük bir tehlike arz etmediklerinden karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakmıştır⁶⁸.

Römorklar KTK m. 3/I’de *“Römork : Motorlu araçla çekilen insan veya yük taşımak için imal edilmiş motorsuz taşıttır.”* olarak tanımlanmıştır. Kanun koyucu römork, yarı römork ve hafif römorkların açık şekilde motorlu araç kapsamına almamasına rağmen KTK m. 102 gereği karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına alınmıştır. Römorklar tek başlarına mali sorumluluk sigortası altına

⁶⁶ Demet Çelikaş, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, 1.b., İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1987, s. 34.

⁶⁷ Bolat BOLATOĞLU, Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Motorlu Araçlar İşletenin Hukuki Sorumluluğu, Ankara: Kazancı Hukuk Yayınları, 1988, s. 37.

⁶⁸ Gökcan/Kaymaz, a.g.e., s. 236. ; Karasu, a.g.e., s.25. ; Ateş, a.g.e., s. 51.

alınmaz. Bu maddenin ikinci fıkrası gereği, römorkların üçüncü kişilere vermiş olduğu zararlardan doğan sorumluluk, römorku çeken aracın işletenin mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilir⁶⁹.

KTK m. 85/III gereği motorlu araç işletme halinde olmalıdır. Motorlu araç niteliği taşımayan ve işletme halinde olmayan bir araç karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasından yararlanamayacaktır. Bu araçların sebep olduğu zararlarda tehlike sorumluluğu hükümleri değil kusur sorumluluğu hükümleri uygulanacaktır. Bu sebeple işletme halinde olmayan bir aracın işletenin sorumlu tutulabilmesi için kusur ve zarara araçtaki bir bozukluğun sebebiyet verdiği ispat edilmelidir⁷⁰.

2) Yer bakımından uygulama alanı

KTK m. 2'de Kanununun yer bakımından uygulama alanına giren yerler belirtilmiştir. Buna göre; *“Bu Kanun, karayollarında uygulanır. Ancak aksine bir hüküm yoksa; karayolu dışındaki alanlardan **kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da bu Kanun hükümleri uygulanır.**”*

Madde hükmü gereği motorlu aracın sebep olduğu zararın karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına girebilmesi için, zarara sebebiyet veren olayın motorlu araç tarafından karayolunda veya karayolu sayılan yerde meydana gelmesi gerekmektedir⁷¹.

⁶⁹ Çeliksaş, a.g.e., s. 35.

⁷⁰ Hüseyin Ateş, “İşletme (Hareket) Halince Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk”, *Ankara Barosu Dergisi*, S. 2, Ankara, 2012, ss. 419-427, s. 420.

⁷¹ Gökcan/Kaymaz, a.g.e., s. 236.

Doktrinde ve Yargıtay'ın yerleşik uygulamalarında karayolu dışında olsa bile karayolu ile bağlantılı yerlerde meydana gelen zararlar karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilmektedir⁷².

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2018/539 E. 2018/10892 K. ve 19.11.2018 tarihli kararında:

... 2.Sulh Ceza Mahkemesi'nin 2013/315 Esas ve 2014/168 Karar sayılı dosyası içerisinde yer alan kroki, olay yeri görgü tespit tutanağı, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre; davacının ailesi ile birlikte kaldığı evin ... ana yolu üzerinde olup davacının evin yaklaşık 80 metre arkasında bulunan çevresi duvarla örülü bahçenin içerisinde sulama yaptığı sırada, dava dışı traktör sürücüsünün traktörü ile başka bir tarladan tarım aletlerini getirdikten sonra kendi tarlasına girerek tarım aletlerini indirdiği sırada davacının önünde oturduğu bahçe duvarına traktörüne takılı pulluk tabir edilen aletle çarpması ve duvarın yıkılması sonucu davacının duvarın altında kalması şeklinde kazanın meydana geldiği anlaşılmıştır. Dolayısıyla davaya konu trafik kazasının meydana geldiği yerin 2918 sayılı yasanın 2. maddesi gereğince **karayolu bağlantısı olduğundan, meydana gelen zararın teminat kapsamında olduğunun kabulü gerekir.** H.G.K.'nın kararı da bu yöndedir. Bu durumda rizikonun teminat kapsamında olduğu kabul edilerek, taraf delilleri toplanarak sonucuna göre karar verilmesi gerektiğinin gözetilmemesi doğru görülmemiştir.⁷³ yönünde karar vermiştir.

Diğer bir kararda ise Yargıtay;

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2016/91 E. 2018/10041 K. ve 5.11.2018 tarihli kararında:

“..Davalı vekili, davaya konu kazanın ormanlık alan içindeki ağaç kesimi sırasında gerçekleştiğini, kaza karayolunda gerçekleşmediğinden zararın teminat dışı olduğunu, kabul anlamına gelmemek kaydıyla olay iş kazası olduğu için ... tarafından

⁷² Kayıhan, Hukuki Düşünceler, s. 255.

⁷³ <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>. (14.4.2019)

yapılan rücuya tabi ödemelerin tazminattan düşülmesi gerektiğini belirterek başvurunun reddini savunmuştur.

Davalı vekilinin temyiz talebi yönünden ise; dosya içerisindeki bilgi ve belgelere, Sigorta İtiraz Hakem Heyeti kararının gerekçesinde, dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 2. ve 3. maddeleri gereği, davaya konu olayın karayoluna bağlantısı olan orman kesim sahası içinde gerçekleştiği gözetildiğinde, zararın ... teminatı kapsamında olduğunun kabulünde bir usulsüzlük bulunmamasına; davaya konu olay tarihinde 59 yaşında ve emekli olan davacı desteğinin, orman köylülerinin kendi aralarında kurdukları kooperatif üyeliğine dayalı biçimde kesim faaliyetini yürütürken gerçekleşen kazada öldüğü, desteğin bir hizmet ilişkisine dayalı olarak iş görmediği ve olayın iş kazası olmadığı, iş kazası nedeniyle yapılmış bir ödemenin bulunmayacağı dikkate alındığında, bu yöne ilişkin temyiz itirazlarının yerinde görülmemesine göre; davalı vekilinin yerinde görülmeyen tüm temyiz itirazlarının reddine karar vermek gerekmiştir...⁷⁴ yönünde karar vermiştir.

3) Zarar gören kişi bakımından uygulama alanı

Son olarak zarar gören kişi yönünden uygulama alanına bakacak olursak kural olarak herkes, motorlu aracın sebep olduğu zararlardan karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında faydalanabilir. Fakat karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası temel amacı araç işleteninin üçüncü şahıslara karşı vermiş olduğu zararları güvence altına almaktır. Bu sebeple Karayolları Trafik Kanunu'nda ve Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında üçüncü kişiler dışında kalanlar sigorta güvencesi dışında tutulmuştur. Buna ek olarak üçüncü kişi sayılan bazı kişilerin uğramış olduğu zararlar sigorta güvencesi kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu konu ile ilgili ayrıntılı açıklamalara çalışmamızın üçüncü bölümünde yer verilecektir.

⁷⁴ <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>. (20.4.2019)

II. SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI

A. SİGORTACI

Sigorta sözleşmesinin bir tarafı sigortacıdır. SK hükümlerine göre Türkiye’de yalnızca anonim şirketler veya kooperatif niteliği taşıyan şirketler sigortacılık faaliyeti yapabilir⁷⁵. SK m. 3’e üçüncü maddesine göre ;

“Türkiye’de faaliyet gösterecek sigorta şirketleri ile reasürans şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulmuş olması şarttır. Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri, sigortacılık işlemleri ve bunlarla doğrudan bağlantısı bulunan işler dışında başka işle iştirgal edemez.”

Sigortacılık faaliyeti faaliyetinde bulunabilmek için mevzuatta öngörülen prosedürlerin yerine getirilmesi şarttır. Ayrıca SK m. 5’e göre; Hazine Müsteşarlığı’ndan sigortacılık faaliyeti yürütecek kişilerin ruhsat alması gerekmektedir. Ruhsat alınmadan sigortacılık faaliyeti yürüten kişilere cezai yaptırım uygulanmaktadır⁷⁶.

B. SİGORTA ETTİREN

Sigorta sözleşmesinin diğer tarafında sigorta ettiren yer almaktadır. Sigortalı ile sigorta ettiren birbirinden farklı kavramlardır. Sigortalı ile sigorta ettiren sigortalı farklı kişiler olabileceği gibi aynı kişide olabilir⁷⁷.

Sigortalı, menfaati sigorta sözleşmesi ile güvence altına alınan kişidir. Sigorta ettiren ise sözleşmeyi yapan ve bunun karşılığında prim ödeyecek olan kişidir. Sigorta ettiren ile sigortalı aynı kişi olmak zorunda değildir. Başkası hesabına sigortada olduğu gibi, sigorta ettiren başka bir şahsın menfaatini sigorta ettirebilir. Bu durumda sigorta tazminatını alacak kişi de menfaat sahibi olan kişidir⁷⁸.

⁷⁵ Çeker, a.g.e, s. 62; Kayıhan, Prim Ödeme, s. 50.

⁷⁶ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 923.

⁷⁷ Rayegan Kender, *Türkiyede Hukusi Sigorta Hukuku*, 13.b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014, s. 215.

⁷⁸ Kayıhan, Prim Ödeme, s. 50.

En geç sözleşmenin yapılması esasına kadar menfaat unsurunun olması gerekmektedir. Menfaat, sözleşmenin yapı taşıdır. Menfaatin olmadığı durumda sözleşme geçersiz, menfaatin ortadan kalması durumunda ise sözleşme menfaatin ortadan kalktığı andan itibaren geçersiz sayılacaktır⁷⁹.

Bir diğer önemli husus ise sorumluluk sigortasında aracı işleten kişidir. KTK m. 3'e göre; araçtan ekonomik fayda elde eden ve fiili hâkimiyet kuran kişi araç işleteni sayılmaktadır. Bu tanım maddi anlamda işleteni tanımlamaktadır. Şekli anlamda işleten ise motorlu aracın trafik tescil sisteminde maliki olarak görülen kişi veya kişilerdir⁸⁰. Diğer bir tanımla araç işleten; motorlu bir aracı kendi adına işleten, aracın karşılaştığı tehlike ve masraflara katlanan, araç ve aracın işletilmesinde kullanılan personel üzerinde doğrudan doğruya tasarruf etme ve emir yetkisine sahip olan kişidir⁸¹.

KTK m. 3'de işleten ve işleten sayılanlar tanımlanmıştır. Hükme göre;

“İşleten: 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 tarafından 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.”

Kanun koyucu araç işleteni sınırlı sayma yolu ile belirlemiştir. İşleten sayılan kişileri ise tanımın ikinci cümlesinde belirtilen unsurları taşıyan kişiler olarak belirtmiştir. Ayrıca kanun koyucu KTK'nın 104 üncü ve 107 nci maddelerinde belirttiği üzere bazı kimseleri işleten gibi sorumlu tutmuştur. Kanun'da açıkça işleten olarak

⁷⁹ Bozkurt, a.g.e, s.43. ; Kender, *Türkiyede Huhusi Sigorta Hukuku*, s. 223.

⁸⁰ Ulaş, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, s 882. ; Bolatoğlu, a.g.e., s. 55.

⁸¹ Fikret Eren, “Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları” *Ankara, A.Ü.H.F.D.*, C.XXXII, S. 1 (1987), s. 176 ; Bolatoğlu, a.g.e., s. 59. ; Ergun Özsunay, “Trafik Hukuku Bakımından Sorumlu Şahsın Tespitinde Maddi Sistem”, *İ.Ü.H.F.M.*, C. XXXV, S. 1-4, İstanbul, 1970, ss. 553-564, s. 558.

düzenlenen kişiler gerçek işleyen⁸², işleyen gibi sorumlu tutulan kimselere ise farazi işleyen olarak adlandırılır⁸³.

Bu kişiler: araç sahibi, aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan kişi, aracın uzun süreli kiracısı, aracı uzun süreli rehin alan kişi, aracı kullanım öduncüyle almış olan kişilerdir. Farazi olarak işleyenler ise işleyen gibi sorumlu olan kişilerdir⁸⁴.

Genel olarak doktrinde ve yargı kararlarında hakim olan görüş, araç üzerinde fiili hâkimiyet ve ekonomik fayda ilişkisini temel alan görüş olan maddi anlamdaki görüştür. Bir aracı kendi yararına kullanmak, olası masraflarına katlanmak geçici ve bir seferlik özel bir kullanma menfaati değildir. Aksine motorlu aracın tahsis amacına yönelik olarak, devamlı ve çok daha genel nitelikte bir kullanma menfaatidir. Madde metninde geçen fiili hâkimiyetten de anlaşılması gereken, motorlu araçtan bir seferlik ve geçici bir faydalanma iradesi olmayıp, bilakis aksine aracın hangi koşulda ve hangi kişinin emir ve kumandası altına verileceği hususunda karar verme iradesidir. Özellikle aracın trafiğe girmesine, trafikte orada kalmasına veya trafikten çekilmesine, aracın donatılmasına, bakılmasına, muhafazasına, kim tarafından, nasıl ve hangi maksatla idare edilmesini gerektiğine karar verme iradesi, fiili hâkimiyeti oluşturur. Bir aracın masraf ve tehlikelerini üstlenme ise; aracın bakım, donatım ve işletme giderlerini, vergi ve sigorta giderlerini, aracın benzin, LPG ve mazot gibi yakıt giderlerini, onarım, yağ, garaj ve diğer benzer giderlerini karşılamak için harcanan paralar ve maliyetler olarak sayılabilir⁸⁵.

1) Araç sahibi

KTK m. 3'e göre araç sahibi: *“Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir.”*

⁸² Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s. 178.

⁸³ Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s. 181.

⁸⁴ Çeliktaş, a.g.e., s. 58.

⁸⁵ Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s.177.; Bolatoğlu, a.g.e., s. 69.

Araç sahibinin belirlenmesinde ilk öncelik trafik sicilinde bulunan kayıttır. Trafik tescilinde tutulan kayıt araç sahibinin belirlenmesinde önemli bir rol oynar. Ancak burada tutulan kayıt mülkiyet ilişkisinin tespitinde yalnızca bir karine teşkil eder. Trafik sicilinde araç sahibi olarak görünen kişi aslında aracın gerçek sahibi olmayabilir. KTK'a göre aracın mülkiyeti trafik tesciline göre değil, noter tarafından düzenlenen araç satış veya devir işlemi ve aracın zilyetliğinin nakli ile kazanılmaktadır⁸⁶. Trafik sicili kayıtları kurucu nitelikte olmayıp açıklayıcı niteliktedir. Dolayısıyla sicil kayıtları karine teşkil etmekte olup aksi ispat edilebilir⁸⁷.

KTK m. 20/I b. d'ye göre araç devir işlemlerinin noter aracılığıyla yapılması zorunludur. Noter dışında araç satış ve devrine ilişkin tüm işlemler geçersizdir⁸⁸.

Araç işletenin kesin olarak belirlenemediği durumlarda veya şüpheli durumlarda araç sahibi işleten olarak kabul edilir. Trafik sicilinde araç sahibi olarak görünümün kişi işleten olmadığını her türlü delil ile ispatlayabilir. Dolayısıyla trafik tescilde kayıtlı her araç sahibi işleten olmayabileceği gibi, her işleten de araç sahibi olmayabilir⁸⁹.

2) Mülkiyeti muhafaza kaydıyla aracı satın alan kişi

Kanun koyucu gerçek işleten olarak, aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan kişinin yanında noterde kayıtlarında mülkiyeti muhafaza sicilinde bulunan kişiyi de saymıştır. KTK m. 20/I b. d hükmüne göre mülkiyeti muhafaza kaydıyla satış işlemi noter tarafından düzenleme şeklinde yapılır. Bu şekilde yapılan bir satış işleminden sonra meydana gelen kaza sonucu zarara uğrayan kişilere karşı alıcı, aracın işleteni olarak sorumludur⁹⁰.

⁸⁶ Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s. 178.

⁸⁷ Adal, a.g.e., s. 871. ; Karasu, a.g.e., s. 43.

⁸⁸ Çetin Aşçıoğlu, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları*, 1.b., Ankara: y.y., 2005, s. 245 ; Ulaş, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, s. 883.

⁸⁹ Bolatoğlu, a.g.e, s. 67.

⁹⁰ Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s.179.; Karasu, a.g.e., s. 44.

Mülkiyeti muhafaza kaydıyla noterde yapılan satış sözleşmesi sonradan herhangi bir gerekçe ile iptal edilse bile araç fiili olarak teslim edilmişse alıcı işleten olarak kabul edilir⁹¹.

3) Aracı uzun süre kiralayan, ariyet alan ve rehin alan kişi

KTK m. 3 gereği uzun süre araç kiralayan, aracı rehin alan ve ariyet alan kişiler gerçek işleten olarak kabul edilir. Ancak kısa süreliğine aracı kiralayan veya rehin alan veyahut ariyet alan kişiler işleten olarak kabul edilmezler. Bu durumlarda aracın işleteni rehin veren, kiraya veren veya ariyet veren kişidir. Bura uzun süre kavramı açıklanacak olursa TBK gereği fesih bildirim süresi olan üç günlük süre esas alınabilir. Buna göre üç günden uzun süreli kiralama kabul edilmesinin mümkündür⁹².

Yargıtay uygulamalarına göre ise “uzun süre” kavramında; araç üzerinde ekonomik ve fiili egemenlik ilişkisinin kurulu olup olmadığına göre karar vermek gerekmektedir. Kiracı, ariyet alan veya rehin alan kişi araçtan yararlanmakta, aracın giderlerini karşılamakta ve tehlikelere karşı sorumlu olmakta ise fiili hâkimiyet kurulmuş sayılır ve kiralama, ariyet verme veya rehin “uzun süreli” kabul edilir⁹³.

4) Motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan kişiler

KTK m. 104 gereği motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahipleri, gözetim, onarım, bakım, alım, satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu değildir⁹⁴.

Motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunan kişilere örnek olarak galericiler, otoparklar, araç yetkili ve özel servisleri, araç tamircileri verilebilir. Bu kişilerin sorumlu olmasının altında yatan sebep aracın bu kişilerin fiili hâkimiyetine geçmiş olmasıdır. Sorumluluk motorlu aracın bu kişilerin fiili hâkimiyeti altına girmesi anından

⁹¹ Karasu, a.g.e., s. 44.

⁹² Bolatoglu, a.g.e., s.73, ; Eren, a.g.e., s. 179.

⁹³ Karasu, a.g.e., s. 45.

⁹⁴ Ulaş, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, s. 907.

itibaren başlar ve ilgili kişiye tekrar iade edilmesi ile son bulur. Örnek vermek gerekirse satılması için galeriye bırakılan bir araç veya tamir edilmesi için servise bırakılan bir aracın test edilirken bir kazaya karışması durumunda üçüncü kişilere vermiş olduğu zarardan aracın sahibi değil galerici veya servis yetkilisi sorumlu olacaktır. KTK'nın 104/I 'in son cümlesi gereği araç işletenin sorumlu olmadığı gibi aracı sigorta eden sigortacı da zarardan sorumlu değildir⁹⁵.

Kanun koyucu bu durumlarda zarar gören üçüncü kişileri korumak amacıyla düzenleme yapmıştır. KTK m. 104/II hükmü gereği teşebbüs sahipleri, kendilerine bırakılan motorlu araçların tümünü kapsayacak şekilde zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmak ve denetimlerde bu sigortanın yapıldığını belgelemek zorundadır. Bu mali sorumluluk sigortasının esasları Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlıkça tespit edilir. Ancak Kanunda teşebbüs sahipleri ifadesi geçtiğinden küçük çaplı ve düzensiz işletmeler bu kapsamda değerlendirilmez⁹⁶.

5) Yarış düzenleyiciler

Yarış düzenleyicileri KTK m. 105 gereği, *“yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep olacakları zararlardan dolayı motorlu araç işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumludurlar.”*⁹⁷.

Yarış düzenleyiciler yarış sırasında gerçekleşen her türlü zarardan sorumlu tutulmamışlardır. Düzenleyiciler sadece yarışa katılan araçların sebep olduğu zararlardan sorumludurlar. Bu zararlar yarış araçlarının işletme halinde olsun veya olmasın sebep oldukları zararları kapsar. Ancak örneğin yarış sırasında tribünün çökmesi sonucu ortaya çıkan zararlardan sorumlu değildirler⁹⁸.

⁹⁵ Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s. 182.

⁹⁶ Karasu, a.g.e., s. 47.

⁹⁷ Ulaş, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, s. 911.

⁹⁸ Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s. 183.

KTK m. 105/II'de düzenlendiği üzere sorumluluk kapsamına üçüncü kişilerin uğradığı zararlar girer. Yarışçıların ve yarışçılarla birlikte bulunan kişilerin uğradığı zararlar genel hükümlere tabidir⁹⁹.

6) Motorlu aracı çalan veya gasbeden kişiler

KTK m. 107 hükmü gereği, motorlu aracı çalan veya gasbeden kişiler işleten gibi sorumlu tutulmuştur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu etme hakkı bulunmaktadır. Araç işletenin aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluğu genel hükümlere tabidir.

Kanun koyucu motorlu aracı çalan veya gasp eden kişileri farazi işleten olarak değerlendirmiştir. Bunun sebebi kanunun suç saydığı bir fiille bu kişilerin motorlu araç üzerinde fiili hâkimiyet kurmalarıdır. Bu madde hükümlerinin uygulanması için faillerin mahkûm olmaları gerekmez¹⁰⁰.

Kanun koyucu bu madde hükmünde, sadece aracı çalan veya gasbeden kimselerden bahsetmiş olmakla birlikte çalma ve gasp fiilleri haricinde araç kendisine emanet edilen kişinin aracını, gerçek işletenin bilgisi ve rızası dışında, güveni kötüye kullanarak izinsiz kullanmasından ve aracı işletmesinden söz etmemiştir¹⁰¹. Dolayısıyla KTK 107 nci madde kapsamına gerçek işletenin rızası ve bilgisi dışındaki tüm kullanımlar değil yalnızca çalma ve gasp fiilleri neticesinde izinsiz kullanımlar girmektedir. Madde kapsamında çalma ve gasp ifadesinden aracın, işletenin hakimiyetinden onun iradesini kırmak suretiyle veya gizlice çıkarılması, ele geçirilmesi manalarına gelir¹⁰².

⁹⁹ Karasu, a.g.e., s. 48.

¹⁰⁰ Adal, a.g.e., s. 869. ; Eren, a.g.e., s. 184.

¹⁰¹ Aşçıoğlu, a.g.e., s. 30.

¹⁰² Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s. 184.

Hukuk Genel Kurulu'nun 2018/78 E. , 2018/1957 K. ve 18.12.2018 tarihli kararında:

“...Görüldüğü gibi motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette kişiler, bu tür araçların gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya buna benzer amaçlarla kendisine bırakılıp, teslim edilen aracın neden olduğu bu yasaya tabi tutulan zararlardan dolayı işleten gibi sorumlu tutulmaktadırlar. Bu şekilde oluşan zararlardan dolayı aracın asıl işleteni veya o araç için KZMSS yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu olmayacakları da bu yasal düzenlemede açıkça belirtilmiş bulunmaktadır.

“..104. maddede sayılan kişilerin farazî işleten olarak sorumlu tutulabilmesi için araç üzerindeki eylemsel egemenliğin kesin biçimde bu yere geçtiğinin kabulü gerekmektedir.”

“..Yukarıdaki bilgiler ışığında somut olay değerlendirildiğinde; davalılar ... ve ...'in adlarına kayıtlı olan aracın bozulması üzerine, aracın bulunduğu yerden alınıp tamir amacıyla servise götürülmesi için işyeri sahibi ve araç malikleri ile anlaşmaya varıldığı, yapılan anlaşma sonucu tamirhanenin yetkili çalışanı olan davalı ...'nin aracı tamir yapılacak işyerine götürmek üzere aracın bulunduğu yere gönderildiği, kazanın davalı ...'in aracı işyerine sevki sırasında meydana geldiği anlaşılmaktadır. Olayın meydana geliş süreci taraflarca ve tamir işi ile uğraşan işyeri sahibince de doğrulanmıştır. Dosya kapsamında yer alan bilirkişi raporlarında da teknik arızanın kazanın oluşu üzerinde etkili olmadığı da belirtilmiştir.”

*“O hâlde, davalı ... ve ...'in aracı tamir işi ile uğraşan şirketin elemanına teslim ettiği, kazanın meydana geldiği sırada her iki davalının araç üzerinde eylemsel egemenliğinin bulunmadığı, kazanın tamir işi ile uğraşan işyerinin nam ve hesabına hareket eden ve teslim ile araç üzerindeki eylemsel egemenliği çalıştığı işyeri adına üstlenen davalı ... yönetiminde iken meydana geldiği, kaza nedeni ile oluşan zarardan KTK 3. maddesi kapsamında **aracın gerçek işletenleri olan davalılar ... ve ...'in sorumluluklarının bulunmadığı, davalı ...'nin KTK 104. maddesi anlamında işleten gibi sorumluluğuna hükmedilmesi gerektiği kabul edilmelidir.**”*

III. TARAFLARIN HAK VE BORÇLARI

Sigorta sözleşmesi iki tarafa da borç yükleyen bir sözleşme olduğundan sigorta ettiren de sigortacı da karşılıklı hak ve borçlara sahiptir. Aşağıda sigorta sözleşmesinden doğan hak ve borçlar açıklanmaya çalışılacaktır.

A. SİGORTACININ BORÇLARI

Zorunlu trafik sigortası, bir sorumluluk sigortası olduğundan, sigorta ettiren kişinin işletmiş olduğu motorlu aracın üçüncü kişilere verdiği zararları giderme amacı taşımaktadır. Bu sebeple, zarar gören kişiler direkt olarak sigortayı yapan kişiye başvurup, uğramış olduğu zararı tazmin ettirebilirler.

1) Rizikoyu Taşıma

TTK m. 1421'e göre; sigortacının sorumluluğu aksine sözleşme yoksa ilk taksitinin veya primin ödenmesi ile başlar. Sigortacı, kara ve denizde eşya taşıma işlerine ilişkin sigortalarda sözleşmenin yapılmasıyla sorumlu olur.

Sigortacı ve sigorta şirketinin zorunlu mali sorumluluk sigorta sözleşmesinden doğan en önemli borçlarından biri rizikoyu taşıma yükümlülüğüdür. Bu yükümlülük riziko gerçekleşene kadarki süreçte durağan haldedir. Rizikonun gerçekleşmesi ile aktif hale geçer¹⁰³.

Riziko, sigorta sözleşmesinin en esaslı unsurudur. Sigorta sözleşmesinde teminat altına alınan menfaat gösterilmelidir. Çünkü yangına karşı sigortalı bir evin su baskını sonucunda kullanılamaz hale gelmesi durumunda dahi zarar sigorta şirketi tarafından karşılanmayacaktır. Yani sigortacı her türlü zarardan sorumlu değildir¹⁰⁴. Sadece sigorta teminatı kapsamındaki zararları temin etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülük sigorta sürecince geçerlidir. Sürenin başlangıcı ve bitişi sözleşmede yer almalıdır¹⁰⁵.

Sorumluluk aksine bir sözleşme olmadığı takdirde ilk taksitin veya primin ödenmesiyle başlar. Ancak, rizikonun gerçekleşmesi ihtimali sigortacının sorumluluğu

¹⁰³ Karasu, a.g.e., s. 72.

¹⁰⁴ Bozkurt, a.g.e., s. 108.

¹⁰⁵ Çeker, a.g.e., s. 77.

başlamadan önce sıfırlanırsa sigortacı prime hak kazanamaz. Gerçekleşmesi imkânsız olan bir riziko sigorta edilemez, gerçekleşmiş olan riziko için de sigorta yapılamayacaktır¹⁰⁶.

2) Aydınlatma Yükümlülüğü

TTK m. 1423'e göre; Sigortacı ve sigorta acentesi, sigorta sözleşmesinin kurulmasından önce, sigorta sözleşmesine ilişkin tüm bilgileri, sigortalının haklarını, sigortalının özel olarak dikkat etmesi gereken hükümleri, gelişmelere bağlı bildirim yükümlülüklerini sigorta ettirene yazılı olarak bildirir. Ayrıca sigortacı, sigorta ettirene bildirimini incelemesi gerekli süreyi tanımak zorundadır. Bu bildirim ek olarak sözleşme süresince sigorta ilişkisi bakımından önemli sayılabilecek olayları ve gelişmeleri sigortalıya yazılı olarak açıklar. Bu hükümden anlaşılacağı üzere zorunlu mali sorumluluk sigorta sözleşmesinde aydınlatma yükümlülüğü sigortacı ve sigorta şirketine yüklenmiştir.

Aydınlatma açıklamasının verilmemesi hâlinde, sözleşme poliçede yazılı şartlarla yapılmış sayılır. Ancak sigorta ettiren sözleşmenin yapılmasına on dört gün içinde itiraz ederse sözleşme kurulmuş olmaz. Aydınlatma açıklamasının verildiğinin ispat yükü sigortacıya aittir.

Tüketiciyi aydınlatma açıklamasının içeriğini ve şeklini Hazine Müsteşarlığı belirler. Bu belirlemeyi yaparken çeşitli ülkelerin ve özellikle Avrupa Birliğinin düzenlemelerini dikkate alır.

Modern sigorta hukuku, sigorta ettiren kişinin, yaptırmak istediği sigorta hakkında bilgilendirilmesiyle ilgili olarak sigorta ettirene, sigortacıya danışma, gerektiğinde sigortacı tarafından bilgilendirilme gibi bir takım haklar tanımıştır. Sigortacıya ise, danışmanlık hizmeti verme, bildirme, uyarma gibi yükümlülükler yüklemiştir¹⁰⁷. Ayrıca sigorta sözleşmesi önceden denenebilen bir sözleşme türü olmadığı için sigortacının

¹⁰⁶ Karasu , a.g.e., s. 72.

¹⁰⁷ Samim Ünan, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, 1.b, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016, s.186.

bilgilendirme yükümlülüğü, özel şartlarla geniş şekilde düzenlenmiştir. Sigorta ettirene sözleşmenin kurulması esnasında sözleşmenin kapsamı, teminatları, konusu, ücretlendirilmesi ve diğer ilgili bilgilerin verilmesi gerekmektedir. Bu yükümlülük sözleşme kurulmadan önce başlar ve sözleşmenin seyrini etkilemektedir. Bilgilendirme açık ve anlaşılabilir olmalıdır¹⁰⁸.

Doğal olarak aydınlatma yükümlülüğünü sigortacı yerine getirmelidir. Sigortacı, sigorta ettirene yazılı veya sözlü şekilde bilgilendirme yapabilir. Ancak sözlü yapılan bilgilendirmenin ispatı pek mümkün olmadığı için genellikle bilgilendirme yazılı şekilde yapılmaktadır. Bilgilendirme yükümlülüğü acente tarafından da yerine getirilebilir. Acentenin hatalı bilgilendirmesinden doğan sorumluluktan sigortacı kaçınamaz¹⁰⁹.

Eğer aydınlatma yükümlülüğü sigorta ettirenin kararını etkileyecek şekilde ihlal edilirse, sigorta ettiren fesih hakkını kullanabileceği gibi, uğradığı bir zarar varsa tazminini de isteyebilir.

3) Sigorta Poliçesi Verme Yükümlülüğü

KTK'da bu yükümlülüğe ilişkin düzenleme bulunmadığından dolayı TTK' a bakmak gerekmektedir. TTK m. 1424'e göre; Sigortacıya sözleşmenin yapılmasından itibaren yirmi dört saat, diğer hâllerde on beş gün içinde, sigorta ettirene poliçeyi verme yükümlülüğü yüklenmiştir. Sigorta sözleşmesinin kendisi veya acentesi tarafından düzenlenmesinde fark yoktur ancak poliçenin yetkililerce imzalanmış olması gerekir. Poliçenin geç verilmesinden doğan zararlardan sigortacı sorumludur. Sigorta ettiren poliçeyi kaybettiği durumlarda, sigortacıdan yeni bir poliçe vermesini isteyebilir. Ancak bunun gideri kendisine (sigorta ettirene) aittir. Sigortacının poliçe verme yükümlülüğünü ihmal ettiği durumlarda, sözleşmenin ispatı genel hükümlere tabidir.

¹⁰⁸ Karasu, a.g.e., s. 76

¹⁰⁹ Karasu, a.g.e., s. 74.

Maddeden de açıkça anlaşıldığı üzere poliçe verme yükümlülüğü, sigortacının borcudur ve ihlal ederse sorumluluğuna yol açar¹¹⁰.

Sigorta poliçesi, bir ispat aracıdır. Öncelikle taraflar arasında bir sözleşme kurulacak, daha sonrasında sigortacı, sigorta ettirene sigorta poliçesi düzenleyip verecektir¹¹¹. Poliçe verilmeden prim ödenmemekte ve böylelikle sorumluluk başlamamış olacaktır¹¹².

Sigorta poliçesi maddeden de anlaşılacağı üzere sigortacı tarafından veya acente aracılığıyla yapılmışsa sözleşmenin yapılmasından itibaren 24 saat içerisinde diğer durumlarda 15 gün içerisinde verilecektir.

TTK m. 1526/II gereği sigorta sözleşmesi üzerindeki imza faksimile baskı, ıslak imza veya sembol şeklinde olabileceği için poliçedeki imzada özel ıslak imza şartı aranmamaktadır.¹¹³

Poliçenin kaybedilmesi durumunda sigorta ettirenin giderleri ödemek kaydıyla sigortacıdan sigorta poliçesini tekrar isteme hakkı bulunmaktadır.

Sigorta sözleşmesinin geçerliliği için belirli bir şekil şartı yoktur. Dolayısıyla sigorta sözleşmesi için taraflar arasında bir poliçe düzenlenmemiş olabilir. Sigorta poliçesinin verilmediği durumlarda, sigorta ettirenin ödemiş olduğu primler, taraflar arasındaki yazışmalar sigorta sözleşmesi yapıldığı konusunda kanaat uyandırdığı takdirde sözleşmenin varlığına kanıt oluşturabilecektir¹¹⁴.

Sigorta poliçesinin içeriğinde tarafların hakları, temerrüde ilişkin hükümler, sigorta genel şartları ve varsa özel şartlar yer almalıdır. Bu kriterler en temel esaslar olduğundan ötürü, taraflar kendi aralarında sözleşmenin içeriğini zenginleştirebileceklerdir. Sigorta poliçesi de aydınlatma yükümlülüğünde olduğu gibi açık ve saydam olmalı, yanlış anlaşılmalara mahal vermemelidir.

¹¹⁰ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 972.

¹¹¹ Kayıhan, Prim Ödeme, s. 69.

¹¹² Bozkurt, a.g.e., s. 109 ; Ünan, a.g.e., s. 245.

¹¹³ Ünan, a.g.e., s. 247.

¹¹⁴ Karasu, a.g.e., s. 71.

4) Giderleri Ödeme Borcu

TTK m. 1426'a göre; “*Sigortacı, sigorta ettiren, sigortalı ve lehtar tarafından, rizikonun, tazminatın veya bedel ödeme borcunun kapsamının belirlenmesi amacıyla yapılan makul giderleri, bunlar faydasız kalmış olsalar bile, ödemek zorundadır.*”

TTK m. 1426 kapsamına öncelikle ekspertiz ücreti girecektir. SK m. 2'e göre; ekspertiz, zarar sigortalarında rizikonun gerçekleşmesi sebebiyle, meydana gelen zararların, sebep ve tutarların belirlenmesi için uzman tarafından yapılan incelenmeyi anlatır. Ekspertiz işini görürken tarafsız ve bağımsız olmalıdır. Ekspertiz faaliyeti, gerçek veya tüzel kişilerce yapılabilir. Ancak ekspertiz faaliyetini yürütmek için ruhsata sahip olmak gerekmektedir. Ekspertizlerin düzenlemiş olduğu raporlar delil niteliği taşımaktadır. Ekspertiz edinmiş olduğu bilgiler işleri kapsamında olduğundan bu sınırlar ve bilgiler tarafların izni olmadan açıklanamaz¹¹⁵.

TTK m. 1426 emredici niteliktedir. Bu hüküm gereği tarafların kendi aralarında yapacakları anlaşma ile giderlerin sigortacıya ait olmayacağı ve giderlerin sigorta ettiren tarafından karşılanacağı kararlaştırılmaz.

TTK m. 1426 kapsamına ekspertiz ücretlerine ek olarak bu amaçla yapılan diğer giderlerde dahildir. Örnek vermek gerekirse zararın meydana geliş sebebi veya ölümlü kazalarda ölümün meydana geliş sebebinin tespitine ilişkin giderlere sigortacı katlanmakla yükümlüdür. Bunların yanında tetkik raporları, tıbbi değerlendirmeler için ödenen ücretler, laboratuvar harcamaları gibi giderlere sigortacı katlanacaktır¹¹⁶.

5) Tazminat Ödeme Borcu

ZMSSGŞ A.3. maddesinin birinci fıkrasında belirtildiği üzere Sigortacı, “*poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, üçüncü şahısların ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olmasından dolayı,*

¹¹⁵ Ünan, a.g.e., s. 259.

¹¹⁶ Karasu, a.g.e., s. 83.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre sigortalıya düşen hukuki sorumluluk çerçevesinde bu Genel Şartlarda içeriği belirlenmiş tazminatlara ilişkin talepleri, kaza tarihi itibarıyla geçerli zorunlu sigorta limitleri dahilinde karşılamakla yükümlüdür.”

Sigorta tazminatı ve giderler, KTK m. 99 gereği kaza veya zarara ilişkin tespit tutanağı ve bilirkişi raporunun sigorta şirketine ulaştırıldığı tarihten itibaren 8 işgünü içinde hak sahiplerine ödenir¹¹⁷.

Sorumluluk sigortasının bir türü olan trafik sigortası, üçüncü kişilere verilen zararı giderme amacı taşıdığından, sigorta şirketi sigorta tazminatını sigorta ettirene değil de zarar gören üçüncü kişiye yapacaktır. Sigorta ettirenin primlerine karşılık olarak sigortacının tazminat ödeme zorunluluğu vardır¹¹⁸.

Üçüncü kişiler sigortalıya başvurmadan doğrudan sigortacıdan talepte bulunabilir. Sigortacı ile sigorta ettiren arasında sorumluluğu daraltan veya ortadan kaldıran sözleşme hükümleri üçüncü kişilere karşı ileri sürülemez. Sigorta ettiren de sigortacının yazılı iznini almadan zarar gören üçüncü kişilere herhangi bir tazminat ödemesinde bulunamaz.

a) Sınırlı sorumluluk ilkesi

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasında primler tek seferde ve peşin olarak ödenir. Bunun karşılığında sigorta ettirenden kaynaklanan üçüncü kişilerin zararı sigorta sözleşmesinde belirlenen limitlere kadar karşılanır¹¹⁹.

KTK m. 93’de bu hususu düzenlenmiştir. Hükme göre; “Zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartları, teminat tutarları ile tarife ve talimatları Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlıkça tespit edilir ve Resmi Gazetede yayımlanır.”

Bu hüküm ile kanun koyucu Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının sosyal niteliği gereği tarife tutarını tamamen tarafların serbest iradesine bırakmamıştır¹²⁰.

¹¹⁷ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 1097.

¹¹⁸ Bozkurt, a.g.e., s. 110 ; Karasu, a.g.e., s. 84.

¹¹⁹ Kayıhan, Hukuki Düşünceler, s. 254.

KTK m. 93/II uyarınca tarife ve talimatlar tespit edilirken belirleyici olan kriterler; aracın türü, coğrafi bölge ve önceki sigorta dönemlerindeki işletenin hasar geçmiştir. Araç işleten sigorta süresi içinde herhangi bir hasar ödemesine sebep olmazsa primler indirilerek ödüllendirilir. Araç işletenin hasar ödemesine sebep olduğu durumlarda ise primler yükseltilerek cezalandırılır.

Sorumlu olunan en az zarar tutar bakanlıkça belirlenerek her yıl için ilan edilecektir. 17.7.2007 tarihli resmi gazetede yayımlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik ekinde yer alan 2019 yılı için belirlenen tutarlar şu şekildedir:

“Motorlu Araç İşletenleri İçin

01/01/2019 Tarihinden İtibaren Uygulanacak Asgari Sigorta Teminatları”

“Araç Grubu”	Teminatlar (TL)					
	“A-Sağlık Gideri”		“B-Sakatlanma ve Ölüm”		“C-Maddi”	
	Kişi Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına	Araç Başına	Kaza Başına
“İnsan Taşımada Kullanılan Motorlu Araçlar”	360.000	1.800.000	360.000	1.800.000	36.000	72.000
“Eşya Taşımada Kullanılan Motorlu Araçlar, Römork ⁽¹⁾ ile İş Makineleri”		3.600.000		3.600.000		
“Tarım Araçları ile Özel Amaçlı Araçlar ⁽²⁾ ”		1.800.000		1.800.000		
“Motosiklet ve Yük Motosikleti”		1.080.000		1.080.000		

¹²⁰ Düzgün, a.g.e., s. 195.

**“Motorlu Araçlarla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunanlar İçin
01/01/2019 Tarihinden İtibaren Uygulanacak Asgari Sigorta Teminatları”**

“Teşebbüs Sahipleri”	“Teminatlar (TL)”					
	“A-Sağlık Gideri”		“B-Sakatlanma ve Ölüm”		“C-Maddi”	
	“Kişi Başına”	“Kaza Başına”	“Kişi Başına”	“Kaza Başına”	“Araç Başına”	“Kaza Başına”
“Gözetim İşlemi Yapanlar (Otoparklar-Garajlar)”						
“Onarım ve Bakım Üstlenenler (Tamirhane-Servis İstasyonları)”	360.000	1.800.000	360.000	1.800.000	36.000	72.000
“Alım-Satım ile Uğraşanlar (Galeriler)”						

b) Garameten zarar ilkesi

Sigorta edilen motorlu aracın sebep olduğu kazada birden çok kişinin zarara uğraması durumunda, zarara uğrayan her kişinin zararı ayrı ayrı tazmin edilmesi gerekmektedir. Ancak bu kimselerin uğramış olduğu zarar bedeli sigorta bedelini aşarsa KTK m. 96 uyarınca garameten paylaşım kuralı uygulanır ve tazminat bu orana göre belirlenir¹²¹. Bu durumda belirlenen tazminat oranında zarar görenlerin zararının tazmin edilmeyen kısmından araç işleten şahsen sorumlu olur¹²².

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2017/3157 E. , 2018/8372 K. ve 1.10.2018 tarihli kararı;

“...Dosya içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme tarafından uyulan bozma kararı gereğince yapılan yargılamada toplanan delillerin takdirinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına; davaya konu kazaya ilişkin olarak düzenlenen kaza tespit tutanağında, olayda 23 kişinin öldüğü ve 14 kişinin yaralandığının olaydan hemen sonra tespit edildiği, zarar görenlerin çokluğu konusunda tereddütün sözkonusu olmadığı; davalı vekili tarafından dosyaya sunulan, hasar ödemelerinin dayanağı mahkeme kararları ve hasar ödeme belgeleri ile ibranameler incelendiğinde, davalı sigortacının dava dışı 3. kişilere garame hesabı yapmadan tam ödeme yaptığı ve aleyhine açılan davalarda da bu yönde savunma yapmadan belirlenen tazminat tutarlarının tamamını ödeme yoluna gittiği, bu suretle poliçede kaza başına öngörülen 2 milyon liralık limiti tükettiği; davaya konu kazanın gerçekleştiği 21.12.2011 tarihinden sonraki iki yıl içinde limitini bu suretle tüketen davalı sigortacının, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 96/2. maddesi gereğince, davacılara karşı da sorumluluktan kurtulabilmesi için öngörülen "başka tazminat taleplerinin olduğunu bilmeme" ve "iyiniyetle ödeme yapma" şeklindeki şartları sağlayamadığı; basiretli bir tacir gibi davranma yükümlülüğü altında olduğu halde, gerek haricen gerekse mahkeme kararlarına dayalı olarak ödeme yaparken garameten paylaşırma ile ödeme yapma konusunda üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmeyen davalının kusurlu eylemi nedeniyle, hak sahibi davacıların

¹²¹ Düzgün, a.g.e., s. 195.

¹²² Karasu, a.g.e., s. 85.

tazminat alacaklarının azaltılmayacağı; davalının düzenlediği poliçede, kişi başına ölüm teminat limiti aşılmadan davacıların tazminat alacaklarının belirlendiği hususları hep birlikte değerlendirildiğinde, davalının zarardan sorumlu olduğuna ilişkin mahkeme kabulünün yerinde olmasına göre; davalı vekilinin yerinde görülmeyen tüm temyiz itirazlarının reddi ile hükmün ONANMASINA....”¹²³ yönünde karar vermiştir.

c) Gerçek zarar ilkesi

Gerçek zarar ilkesi gereği sigortacın ödemek zorunda olduğu miktar, sigorta poliçesinde belirlenen miktarın tamamı değil üçüncü kişilerin uğramış olduğu gerçek zarar miktarıdır¹²⁴. Diğer bir deyişle mağdura, mağdurun uğradığı zarardan daha fazlası ödenmeyecektir¹²⁵.

Sigortacını sorumlu olduğu tazminat ödeme borcu belirli bir limit ile sınırlanmıştır, sigortacı her olayda bu limiti tazmin etmekle yükümlü olmayıp gerçek zarar miktarını tazmin etmekle yükümlüdür¹²⁶. Gerçek zarar miktarı sigorta poliçesinde belirlenen tutardan fazla ise bu tutarı aşan kısımdan sigortacı mesul değildir, aşan kısımdan motorlu araç işleten sorumlu olacaktır¹²⁷.

ç) Kusur esas ilkesi

Kusur esas ilkesinde bahsedilen kusur, trafik kazasında zarar görenin kusurudur. Burada bahsedilen kusur araç işletenin veya aracın sürücüsünün kusuru değildir.

KTK m. 86/II'ye göre “Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.”

¹²³ <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>. (18.3.2019)

¹²⁴ Karasu, a.g.e., s.87. ; Ulaş5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 987.

¹²⁵ Şenocak, “Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği”, s. 195.

¹²⁶ Ali Bozer, *Sigorta Hukuku*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları: Ankara, 1981, s. 116.

¹²⁷ Gökcan/Kaymaz, a.g.e., s. 240. ; Atamer, a.g.e., s. 64.

Bu madde hükmünden yararlanabilmek için sigortacının zarar görenin kusuru olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Konu hakimın takdirine bırakıldığından bu durumda dahi tazminatın indirileceğine kesin gözüyle bakmak yanlış olacaktır.¹²⁸

B. SİGORTA ETTİRENİN BORÇLARI

Sigortacının yükümlüğü olduğu gibi sigorta ettirenin de birtakım yükümlülükleri vardır. Sigorta ettirenin borçlarının temelini Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ve sigorta poliçesi oluşturur.

1) Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcu

Prim ödeme yükümlüğü sigorta ettirenin en önemli yükümlülüğüdür. Sigortacıya taksit veya nakit şekilde ödenen paraya prim adı verilir¹²⁹. Sigorta primine aynı zamanda sigorta ücreti de denir. Sigorta ettiren, sigortacıya prim ödeyerek rizikoyu devretmiş olur¹³⁰.

TTK m. 1421'de sorumluluğun başlangıcı belirtilmiştir. Buna göre; sigortacının sorumluluğu aksine sözleşme yoksa primin veya ilk taksitinin ödenmesi ile başlar.

Bu maddeden de anlaşıldığı üzere sigortacının borcu primin tamamının veya ilk taksitin ödenmesi ile başlar. Ancak bu emredici bir hüküm olmayıp tarafların anlaşması halinde ilk prim ödenmeden de sigortacının sorumluluğu başlayabilir¹³¹.

Ödenmesi gereken prim belirlenen zamanda ödenmezse sigortacı vade tarihinden itibaren 3 ay içinde sözleşmeden cayabilir. Eğer ilk taksitten sonraki taksitler vaktinde ödenmezse sigortacı noter vasıtasıyla sigorta ettirene 10 günlük süre verip borcun yerine getirilmesini, eğer yerine getirilmezse sözleşmenin feshedileceğini bildirir. İhtara

¹²⁸ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 992.

¹²⁹ Kayıhan, Prim Ödeme, s. 71.

¹³⁰ Çeker, a.g.e., s. 101.

¹³¹ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 963.

rağmen borç süre bitimine kadar ödenmez ise sözleşme feshedilmiş sayılır İlk taksit nakden ödendiği takdirde diğer taksitler kambiyo senedi şeklinde de ödenebilir¹³².

Kanun koyucu prim ödeme borcuna ilişkin karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası için özel bir düzenlemeye gitmiştir. KTK m. 91/II'de primlerin peşin ödeneceği belirtilmiş ve Bakanlığın primlerin taksitler halinde tahsil edilmesine ilişkin düzenleme yapmaya yetkili kılmasıdır. Nitekim Bakanlık Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları C. 1 'de de bu durumu düzenlemiştir. Hükme göre;

“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.”

2) Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğü

Sigorta ettirenin bir diğer yükümlülüğü beyan yükümlülüğüdür TTK m. 1435'de bildirim yükümlülüğü düzenlenmiştir. Buna göre; *“Sigorta ettiren sözleşmenin yapılması sırasında bildiği veya bilmesi gereken tüm önemli hususları sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Sigortacıya bildirilmeyen, eksik veya yanlış bildirilen hususlar, sözleşmenin yapılmamasını veya değişik şartlarda yapılmasını gerektirecek nitelikte ise, önemli kabul edilir. Sigortacı tarafından yazılı veya sözlü olarak sorulan hususlar, aksi ispat edilinceye kadar önemli sayılır.”*

KTK m. 94'de düzenlenen bildirim yükümlülüğünde, sigortalı aracın işletenlerinin değişmesi halinde, devreden kişi 15 gün içinde sigortacıya durumu bildirmek zorundadır. Sigortacı sigorta sözleşmesini durumun kendisine tebliği tarihinden itibaren on beş gün içinde feshedebilir¹³³.

Rizikonun belirlenebilmesi için beyan yükümlülüğü önem taşımaktadır. Ancak sigorta ettiren önemli olan hususların ne olduğunu bilmeyebilir. Bu yüzden günümüzde

¹³² Karasu, a.g.e., s.53. ; Kender, *Türkiyede Hukusi Sigorta Hukuku*, s. 240.

¹³³ Ulaş, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, s. 966.

sigorta şirketleri matbu form hazırlamaktadır. Bu formda sigorta sözleşmesi için önem teşkil eden sorular yer alır. Sigorta ettirende bu formu gerçeğe uygun beyanlarla cevaplandırılmalıdır. Bu usule uygulamada liste usulü de denir¹³⁴.

Sigortacı, sigorta ettirene doldurması için sorular içeren bir liste vermişse, verilen listede yer alan sorular dışında kalan hususlara ilişkin olarak, sigorta ettirenin önemli bir hali kötü niyetle saklamış olma durumu hariç, sigorta ettirene hiçbir sorumluluk yüklenemez¹³⁵.

Sigorta ettiren bildirim yükümlülüğüne uymadığı durumlarda ya da kasten gerçeğe aykırı beyanda bulunulduğu takdirde sigortacının sorumluluğunun kapsamı dışında kalacaktır. Bu durumda sigortacı prim farklı isteyebilir veya sözleşmeden cayabilir¹³⁶. İstenilen prim farkının on gün içinde kabul edilmemesi durumunda, sözleşmeden cayılmış kabul edilir. Önemli olan bir hususun, sigorta ettirenin kusuru sonucu öğrenilememiş olması veya sigorta ettiren tarafından önemli sayılmaması durumu değiştirmeyecektir¹³⁷.

3)Bilgi Verme ve Araştırma Yapılmasına Mani Olmama Yükümlülüğü

TTK m. 1446 i hükmü gereği sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiğini öğrenince durumu gecikmeksizin sigortacıya bildirmekle yükümlüdür¹³⁸. TTK m. 1447’de de gerçekleşen riziko neticesinde sigorta ettirenin bilgi verme ve araştırma yapılmasına müsaade etme yükümlülüğü düzenlenmiştir. Buna göre; “*Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleşmesinden sonra, sözleşme uyarınca veya sigortacının istemi üzerine, rizikonun veya tazminatın kapsamının belirlenmesinde gerekli ve sigorta ettirenden beklenebilecek olan her türlü bilgi ile belgeyi sigortacıya makul bir süre içinde sağlamak zorundadır. Ayrıca, sigorta ettiren, aldığı bilgi ve belgenin niteliğine göre, rizikonun gerçekleştiği veya diğer ilgili yerlerde sigortacının inceleme yapmasına izin*

¹³⁴ Çeker, a.g.e., s. 111.

¹³⁵ Kender, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, s. 13.

¹³⁶ Bozkurt, a.g.e. s. 132.

¹³⁷ Gökcan/Kaymaz, a.g.e., s. 240. ; Çeker, a.g.e., s. 111.

¹³⁸ Kender, *Türkiyede Huhusi Sigorta Hukuku*, s. 280.

vermekle ve kendisinden beklenen uygun önlemleri almakla yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlal edilmesi sebebiyle ödenecek tutar artarsa, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirim yapılır.”

Maddeden de anlaşıldığı üzere sigorta ettiren riziko gerçekleştiikten sonra araştırma yapılmasına izin vermeli, kendisinin yapabileceği önlemleri almalıdır. Sigorta ettiren zararın nasıl gerçekleştiği, ne zaman olduğu hakkında bilgi vermelidir. Bu durum daha fazla zararın ortaya çıkmaması ve tazminatın belirlenmesinde rol oynamaktadır. Sigorta ettiren, bu yükümlülüğü ihlal ettiği takdirde ödenecek miktar daha da artmışsa kusuru oranında tazminattan indirim yapılır¹³⁹.

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları B.1.1.c) bendinde de benzer bir düzenleme bulunmaktadır. Bu düzenlemeye göre sigorta ettiren, “rizikonun gerçekleşmesinden sonra, sözleşme uyarınca veya sigortacının istemi üzerine, rizikonun veya tazminatın kapsamının belirlenmesinde gerekli ve beklenebilecek olan her türlü bilgi ile belgeyi sigortacıya makul bir süre içinde sağlamak, ayrıca, aldığı bilgi ve belgenin niteliğine göre, rizikonun gerçekleştiği veya diğer ilgili yerlerde sigortacının inceleme yapmasına izin vermekle ve kendisinden beklenen uygun önlemleri almak ile sigortacının talebi üzerine, olayın ve zararın nedeni ile hangi hal ve şartlar altında gerçekleştiğini ve sonuçlarını tespiti, tazminat yükümlülüğü ve miktarı ile rücu hakkının kullanılmasına yararlı, elde edilmesi mümkün bilgi ve belgeleri gecikmeksizin vermekle yükümlüdür.”

4) Zararı Önleme, Azaltma Yükümlülüğü ve Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğü

Sigorta ettirenin bir diğer yükümlülüğü zararı önleme, azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma yükümlülüğüdür¹⁴⁰. TTK m. 1448’de sigorta ettirenin zararı önleme, azaltma yükümlülüğü ve sigortacının rücu haklarını koruma yükümlülüğü düzenlenmiştir. Buna göre; “Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu durumlarda, zararın önlenmesi, azaltılması, artmasına engel olunması veya sigortacının üçüncü kişilere olan rücu haklarının korunabilmesi için,

¹³⁹ Bozkurt, a.g.e. s. 139. ; Bozer, a.g.e., s. 111.

¹⁴⁰ Kender, *Türkiyede Hukusi Sigorta Hukuku*, s. 284.

imkânlar ölçüsünde önlemler almakla yükümlüdür. Sigorta ettiren, sigortacının bu konudaki talimatlarına olabildiğince uymak zorundadır. Birden çok sigortacının varlığı ve bunların birbirlerine aykırı talimatlar vermeleri hâlinde, sigorta ettiren, bu talimatlardan zararın azaltılması ve rücu haklarının korunması bakımından en uygun olanını dikkate alır. Bu yükümlülüğe aykırılık sigortacı aleyhine bir durum yaratmışsa, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirim yapılır. Sigortacı sigorta ettirenin yaptığı makul giderleri, bunlar faydasız kalmış olsalar bile, sigorta tazminatından veya bedelinden ayrı olarak tazmin etmekle yükümlüdür. Sigortacı, sigorta ettirenin istemi üzerine giderlerin karşılanması amacıyla gerekli tutarı avans olarak ödemek zorundadır.”

KZMSS’de zarar gören üçüncü kişi mağdurların sigortacıya karşı zararı önleme veya azaltma yükümlülükleri yoktur¹⁴¹. Zararı önleme ve azaltma yükümlülüğü rizikonun gerçekleşmesi sonucu sigorta ettirenin yapması gereken bir külfettir. Sigorta ettirenin böyle bir sorumluluk sorumluluğu bulunmasaydı, sigorta ettiren zararın gerçekleşmesini önlemek veya gerçekleşen zararın daha da büyümesini engellemek için kendisinde mecburiyet hissetmez ve herhangi bir girişimde bulunmazdı¹⁴².

Burada ki amaç sigorta ettirenin ‘nasıl olsa aracım sigortalı. Ne olursa olsun.’ Gibi düşüncesinin önüne geçmektir. Sigorta ettirende kendine düşen vazifeyi yerine getirmelidir. Ancak sigortacı belirli talimat vermiş ise sigorta ettiren o talimatlara uygun davranmak zorundadır. Aksi takdirde sorumluluk kendisinde olacaktır. Diğer maddelerde olduğu gibi bu yükümlülük ihlal edildiği takdirde tazminattan indirim yapılır.

Sigorta ettirenin zararı önleme ve azaltma yükümlülüğünün kapsamının belirlenmesi sigortacının ödeyeceği tazminatın hesaplanması açısından önem teşkil etmektedir. Kanun koyucu burada somut bir düzenlemeden kaçınarak soyut olarak kapsamı belirlemiştir. Bunun sebebi her olayın durum ve şartlarına göre kapsamın

¹⁴¹ Kemal Şenocak, “Mal Sigortalarında Sigorta Ettirenin Zararı Önleme ve Azaltma Vecibesini”, *A.Ü.H.F.D.*, C. XXXIV, S.1, Ankara, ss. 365-424, s. 379.

¹⁴² Şenocak, a.g.e., s. 371.

belirlenmesi gerektiğindedir. Sigorta ettirenden bu yükümlülük kapsamında beklenen riziko gerçekleştiğinde sigortasız, iyiniyetli, dürüst bir vatandaş gibi davranmasıdır¹⁴³.

Örnek vermek gerekirse trafikte seyir halindeyken aracından dumanlar çıktığında veya alev aldığı anda mümkünse yangın tüpü ile müdahalede bulunmak ve biran evvel itfaiyeye haber vermektir. Tabi ki sigorta ettirenden kendi canını tehlikeye atması da beklenmez. Sigorta ettirenden beklenen makul ve imkânlar ölçüsünde olan önlemleri almaktır¹⁴⁴.

TTK 1448 inci maddeye benzer bir hüküm KZMSSGŞ B.1.1.b) bendinde bulunmaktadır. Hükme göre sigorta ettiren, “*sigortalı değilmişçesine zararın önlenmesi, azaltılması, artmasına engel olunması veya sigortacının poliçeden doğan rücu haklarının korunabilmesi için, imkânlar ölçüsünde önlemler almak ve bu amaçla sigortacı tarafından verilen talimatlara uymakla*” yükümlüdür. Buna ek olarak Genel Şartların B.1.1.e) bendinde “*maddi hasarlı trafik kazalarında motorlu aracı tutanak düzenlemek üzere güvenli bir yere çekmek*” ile yükümlü tutulmuştur¹⁴⁵.

5)Hasar Konusu Yerde ve Malda Değişiklik Yapmama Yükümlülüğü

Hasarın belirlenmesi dolayısıyla da sigortacının yükümlülüğünün tespiti açısından zararın meydana geldiği anda olay yerinin durumu önem teşkil etmektedir. Bu sebeple TTK m. 1471’de sigorta ettirene hasar konusu yerde ve malda değişiklik yapmamam yükümlülüğü yüklenmiştir. Madde hükmüne göre; “Sigorta ettiren, hasarın saptanmasından önce, hasar konusu yerde ve malda, hasar sebebinin veya zarar miktarının belirlenmesini güçleştirecek veya engelleyecek bir değişiklik yapamaz; meğerki bu değişiklik sigortacının onayı veya zararı azaltma amacı ile yapılmış olsun. Bu yükümlülüğün kusurlu ihlalinde, ihlal ile zarar arasında illiyet bulunması şartıyla, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirimde gidilir.”

¹⁴³ Şenocak, a.g.e., s. 406.

¹⁴⁴ Şenocak, a.g.e., s. 406.

¹⁴⁵ Şenocak, “Türk Ticaret Kanunu’nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği”, s. 217.

Sigorta ettiren, hasar konusu yerde ve malda değişiklik yapmamakla yükümlüdür¹⁴⁶. Trafik kazasına karışan araçlar için KTK m. 81’de bir takım yükümlülükler düzenlenmiştir. Bu maddeye göre;

“a) Hareket halinde iseler trafik için ek bir tehlike yaratmayacak şekilde hemen durmak, kaza mahallinde trafik güvenliği için gereken tedbirleri almak,

b) Kazada ölen, yaralanan veya maddi hasar var ise bu kaza trafiği, can ve mal güvenliğini etkilemiyorsa, sorumluluğun saptanmasında yararlı olacak kanıt ve izler dahil, kaza yerindeki durumu değiştirmemek,

c) Kazaya karışan kişiler tarafından istendiği takdirde kimliğini, adresini, sürücü ve trafik belgesi ile sigorta poliçe tarih ve numarasını bildirmek ve göstermek,

d) Kazayı; yetkili ve görevli memurlara bildirmek, bunlar gelinceye kadar veya bunların iznini almadan kaza yerinden ayrılmamak

e) Sürücüsü, mal sahibi veya ilgili kişilerin bulunmadığı sırada araç, eşya veya yüklere zarar veren sürücüler, zarar verdikleri araç, eşya veya mülkün sahibini veya ilgili kişileri bulmak, ilgilileri bulamadıkları takdirde durumu tespit etmek ve zarar verilen şey üzerine yazılı bilgi bırakmak, ilgili zabıtaya en kısa zamanda bilgi vermek zorundadırlar.”

Ancak, trafik polisi gelene kadar araçların yerinden oynatılmaması durumu trafiğin olağan akışını bozabilecektir ve kazaya karışmayan kişileri de mağdur edebilecektir. Bu yüzden kanun koyucu KTK m. 81/II’de düzenlediği üzere “*Yalnız maddi hasar meydana gelen kazalarda, kazaya dâhil kişilerin tümü, yetkili ve görevli kişinin gelmesine lüzum görmezlerse, bunu aralarında yazılı olarak saptamak suretiyle kaza yerinden ayrılabilirler.*” hükmüne yer vermiştir. Taraflar aralarında tutanak tutup anlaşacaklardır. Bu tutanak “trafik kazası tespit tutanağı” hükmündedir. Ancak istisnai durumlar söz konusu ise taraflarca tutulmuş olan bu tutanak geçersizdir ve trafik zabıtasının gelmesi gerekmektedir. İstisnai durumlar ise hazine müsteşarlığının

¹⁴⁶ Bozkurt, a.g.e. s. 152.

hazırlamış olduğu 2007/27 sayılı genelgenin 16 ncı maddesinde yer almaktadır. Hükme göre;

“Aşağıdaki hallerde trafik kazası tespit tutanağı trafik zabıtası tarafından düzenlenecektir.

a. Sürücü belgesiz motorlu araç kullanılıyorsa veya yetersiz sürücü belgesi ile motorlu araç kullanılıyorsa,

b. Sürücüde yaş küçüklüğü varsa,

c. Sürücüde alkol veya akıl sağlığı şüphesi varsa,

d. Kazaya karışan araçlardan birinin veya daha fazlasının kamu kurumlarına ait olması,

e. Kamu kurumlarına ait eşyada zarar meydana gelirse,

f. Trafik Kazasında sadece 3 üncü kişilere ait eşyalara zarar gelirse,

g. Kazaya karışan araçlardan birinin veya birkaçının trafik sigortasının bulunmaması,

h. Trafik kazası ölüm ve/veya bedeni zarar ile sonuçlanmışsa.”

TTK m. 1471/2 uyarınca; Bu yükümlülüğün sigorta ettiren tarafından kusurlu ihlalinde, ihlal ile zarar arasında illiyet bulunması şartıyla, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirim gidilir.

IV. ZAMANAŞIMI

Zamanaşımı KTK m. 109’da düzenlenmiştir. Hükme göre;

“Motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin talepler, zarar görenin, zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak on yıl içinde zamanaşımına uğrar.”

KTK'ya göre motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine yönelik talep hakları zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar. Bu sürenin başlayabilmesi için kişi hem zararı hem de zararı kimden tazmin edeceğini öğrenmesi gerekmektedir, aksi takdirde birinin bilinmemesi durumunda süre başlamayacaktır¹⁴⁷. Ancak bu öğrenme süresini iletmemesi için, bunun bir üst süresi bulunmaktadır. Zarar gören, kaza zamanından itibaren en geç on yıl içerisinde zararı ve tazmin yükümlüsünü tespit etmelidir. Aksi halde zarar görenin hakkı, zamanaşımına uğramış olacaktır ve sigortacı zamanaşımını öne sürdüğü takdirde alacak tahsil edilemeyecektir¹⁴⁸.

KTK m.109/II' e göre cezayı gerektiren bir fiilden dolayı dava açıldığı durumlarda bu fiil için ceza kanununda daha uzun bir süre öngörülmüşse, maddi tazminat talepleri içinde bu süre geçerlidir.

KTK m. 109/III' de zamanaşımının kesilmesi durumu düzenlenmiştir. Buna göre tazminat yükümlüsü veya sigortacıdan birine karşı kesilen zamanaşımı diğeri için de kesilmiş sayılır.

Rücu hakkının zamanaşımı süresi KTK m.109/IV' de düzenlenmiştir. Hükme göre tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakkı iki yıllık zamanaşımına tabidir. Bu süre tazminat yükümlülerinin kendi yükümlülüklerini eksiksiz olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri andan itibaren başlar.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2013/5804 E. , 2014/6184 K. ve 21.4.2014 tarihli kararında:

“..2918 sayılı Kanunun anılan madde hükmünde, gözden kaçırılmaması gereken husus, ceza kanununda öngörülen daha uzun zamanaşımı süresinin tazminat talebi ile açılacak davalar için de geçerli olabilmesinin, sadece eylemin Ceza Kanununa göre suç sayılması koşuluna bağlanmış bulunmasıdır. Bu düzenlemenin iki ayrı sonucu

¹⁴⁷ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortalı Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortalı, s. 1070.

¹⁴⁸ Çeker, a.g.e., s.292. ; Gökcan/Kaymaz, a.g.e., s. 248.

bulunmaktadır: Söz konusu yasa hükmü, ceza zamanaşımının uygulanabilmesi için sadece eylemin aynı zamanda bir suç oluşturmasını yeterli görmekte; bunun dışında, fail hakkında mahkumiyet kararıyla sonuçlanmış bir ceza davasının varlığı, hatta böyle bir ceza davasının açılması ya da zarar görenin o davada tazminat yönünden bir talepte bulunmuş olması koşulu aranmamaktadır. Dahası, söz konusu hükümde, ceza zamanaşımının uygulanması bakımından sürücü ve diğer sorumlular (örneğin işleyen) arasında bir ayırım da yapılmamış, böylece kuralın bunların tümü için geçerli olduğu, hepsi için aynı zamanaşımı süresinin uygulanacağı öngörülmüştür. (HGK'nın 10.10.2001 gün 2001/19-652-705 ve HGK'nın 16.04.2008 gün, 2008/4-326-325 sayılı kararları ile uzamış ceza zamanaşımı benimsenmiştir.)

*Somut olayda, trafik kazası 18.09.2004 tarihinde meydana gelmiş, ıslah dilekçesi ise 11.04.2012 tarihinde verilmiştir. Islah dilekçesi davalı B.Sigorta A.Ş. vekiline 14.05.2012 tarihinde tebliğ edilmiş, anılan davalı vekili 18.05.2012 tarihinde verdiği dilekçesiyle ıslah edilen miktara karşı süresi içinde zamanaşımı def'i bulunmuştur. Kısmi davada, zamanaşımı yalnızca dava açılan kısım için kesildiğinden ve geriye kalan meblağ için işlemeye devam ettiğinden, ıslahla arttırılacak miktar için de zamanaşımı süresinin dolmamış olması gerekir. Davaya konu trafik kazası sonucunda bir kişi ölmüş olup, eylem için kaza tarihinde yürürlükte bulunan 765 Sayılı TCK'nun 102/4 maddesinde öngörülen ceza zamanaşımı süresi 5 yıldır. Buna göre davada, kaza tarihiyle ıslah tarihi arasında **uzamış ceza zamanaşımı süresi dolmuştur**. Hal böyle iken, ıslahla arttırılan kısma ilişkin zamanaşımı def'inde bulunan davalı B. Sigorta A.Ş. yönünden mahkemece **ıslahla arttırılan kısım yönünden davanın reddine karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulmuş olması doğru görülmemiştir.**" yönünde karar vermiştir.*

Sigorta Tahkim Komisyonunun 27.09.2017 Tarih ve K-2017/47079 Sayılı Hakem Kararı

"Uyuşmazlığa konu talep, başvuranın geçirdiği trafik kazası sonucunda uğradığı maluliyet nedeniyle maddi tazminatın, kazaya karışan aracın Trafik sigortacısı tarafından poliçe çerçevesinde tazminine ilişkin olup, başvuru sahibinin kaza tarihinde araç içinde yolcu konumunda olduğu...

Sigorta şirketi vekili tarafından başvurunun zamanaşımı nedeniyle reddi gerektiği savunulduğundan HMK 117/2,3 ve 142.Maddeleri uyarınca tahkikata başlamadan önce zamanaşımı itirazı incelenmiştir.

Somut olayda başvuru sahibi de dahil toplam 3 kişinin taksirle yaralanması ile sonuşlanan trafik kazası söz konusu olup, zararı meydana getiren eylem suç oluşturduğundan olay, kaza tarihi itibariyle yürürlükte bulunan 5237 sayılı TCK'nun 66.Maddesi e bendi uyarınca dava zamanaşımı beş yıldıan fazla olmamak üzere hapis veya adli para cezasını gerektiren suçlarda sekiz yıl olup, kanununun 89.Maddesi 4.bendi uyarınca taksirle yaralama fiilinin birden fazla kişinin yaralanmasına neden olması halinde altı aydan üç yıla kadar hapis cezasına hükmolunur. Dolayısıyla KTK 109.Maddesi yollaması ile TCK 66/e Maddesi uyarınca uygulanacak uzamış ceza zamanaşımı kaza tarihinden itibaren 8 yıl olup, bu süre 12.07.2017 Çarşamba günü dolmaktadır. Eldeki tahkim başvurusunun tarihi ise 14.08.2017'dir. ... nazara alınarak başvurunun zamanaşımına uğradığı kanaatine varıldığından reddi gerekmiştir.”¹⁴⁹ yönünde karar vermiştir.

¹⁴⁹ Sigorta Tahkim Komisyonu, *Hakem Karar Dergisi*, S. 31, 2017 Temmuz- Eylül, ss. 17-20.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINDA TEMİNATIN KAPSAMI DIŞINDA KALAN HALLER

Sorumluluk sigortası türlerinden biri olan karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasından elbette ki tüm olay ve durumlara karşı ve zaman sınırı olmaksızın sigorta ettireni koruması beklenemeyecektir. Dolayısıyla tüm sorumluluk sigortalarında olduğu gibi bu sigorta türünde de korumanın kapsamı çeşitli durumlarda sınırlanacaktır¹⁵⁰. Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına dahil edilmeyen hususlar hem KTK'da hem de KZMSSGŞ düzenlenmiştir.

D) İŞLETİLME HALİNDE OLMAYAN ARAÇLARIN SEBEP OLACAĞI ZARARLAR

Motorlu aracın maddi hasarlı, ölümlü veya yaralanmalı bir zarara sebebiyet vermesi halinde sorumluluğun doğabilmesi işletme halinde olması şartına bağlanmıştır. İşletme halinde motorlu aracın işletenin sorumlu olabilmesi için belli şartların gerçekleşmesi gerekmektedir:

1- Motorlu aracın sebep olduğu bir zararın ortaya çıkması,

2- Zararın motorlu aracın işletilmesi esnasında ortaya çıkması,

3-Motorlu aracın işletilmesi ile zarar arasında uygun nedensellik bağının kurulabiliyor olması,

Gerekmektedir.

Bu koşulların varlığı işletme hali kavramının net olarak ortaya konulmasına bağlıdır. İşletme hali kavramında doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Bir görüşe göre motorlu aracın işletme halinde sayılabilmesi için aracın çalışması gerekmektedir. Daha açık ifade ile motorlu aracın motor kısmı ve ışık düzeninin çalışıyor olması

¹⁵⁰ Samim ÜNAN, *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko*, 1.b., İstanbul: Beta Yayıncılık, 1998., s .65.

halinde meydana gelen zararlar kapsam dahilinde olacak aksi durumda motorlu araç işletme halinde sayılmadığından sorumluluk kapsamında değerlendirilmeyecektir¹⁵¹.

Doktrinde bizinde katıldığımız diğer bir görüşe göre motorlu aracın vermiş olduğu zarardan sorumluluk için aracın motor veya ışık düzenin çalışıyor olup olmadığına bakılmaksızın aracın karayolunda bulunuyor olması zarardan sorumluluğun doğması için yeterli olacaktır¹⁵².

Motorlu araç karayolunda bulunmasa da karayolu ile bağlantılı olan yerler de karayolu olarak kabul edilir. Örnek olarak boş arazilerde meydana gelen kazalarda, arazi karayolu ile bağlantılı ise karayolunda meydana gelmiş sayılacak ve sigorta teminatı kapsamında değerlendirilecektir¹⁵³.

Karayolunda yayalar için ayrılan yerler ve bisiklet yolları gibi karayolunun kenarında yer alan ve yaya ve hayvanların kullanımına ayrılan yerler de karayolundan sayılır ve buralarda meydana gelen kazalar da karayolunda meydana gelmiş sayılır. Bu durumda araç işletme halinde sayılacağından meydana gelen zarar karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası teminatı kapsamında değerlendirilir¹⁵⁴.

Kanun koyucu karayolu ile demir yolunun kesiştiği hemzemin geçitleri de karayolunun uzantısı saymıştır. Dolayısıyla buralarda meydana gelen kazalar da karayolunda gerçekleşmiş sayılacaktır¹⁵⁵.

İşletme halinde olmayan aracın sebebiyet verdiği ölüm, yaralama veya maddi hasarlardan KTK m. 85/III gereği işleten sorumlu tutulacaktır. Ancak işletenin sorumlu tutulabilmesi için de; zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden

¹⁵¹ Bolatoğlu, a.g.e, s. 166 ; Ateş, “İşletme (Hareket) Halince Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk”, s. 421.

¹⁵²Eren, *Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları*, s.194. ; Aşçıoğlu, a.g.e., s. 44.

¹⁵³ Karasu, a.g.e., s. 26.

¹⁵⁴ Yılmaz, a.g.e., s. 25.

¹⁵⁵ Aşçıoğlu, a.g.e., s. 49.

sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekecektir¹⁵⁶.

II) HAK SAHİBİNİN KENDİ KUSURUNA DENK GELEN TAZMİNAT TALEPLERİ

KZMSS kapsamına dahil edilmeyen hallerden biri de hak sahibinin kendi kusurundan kaynaklanan tazminat talepleridir. Bu husus KTK m. 92/I b. g'de düzenlenmiştir. Kişi kendi kusurundan yaralanamaz ilkesi gereği kanun koyucu bu talepleri teminat kapsamı dışında bırakmıştır. Ayrıca bu taleplerin tazmini dürüstlük ilkesi ile de bağdaşmaz¹⁵⁷.

Ayrıca aynı hüküm KZMSSGŞ A.6. (b) bendinde yer alarak hak sahibinin kusuruna denk gelen tazminat talepleri, zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına dahil edilmemiştir. Daha önceki Genel Şartlarda yer almayan hüküm düzenleme ile 14.5.2015 tarihinden itibaren mevzuattaki yerini almıştır.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2009/9970 E. , 2010/2559 K. ve 22.3.2010 tarihli kararında:

“Dava, trafik kazasından kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir.”

“ Davalı M. vekili, davacının hatır için davalı M.'nin kullandığı motorsiklet ile taşındığı savunmasında bulunmuştur. Hatır taşımaları bir menfaat karşılığı olmadığı cihetle, bu gibi taşımalarda BK.nun 43. maddesi uyarınca tazminattan uygun bir indirim yapılması, gerek öğretide gerekse Yargıtay içtihatlarında benimsenmiş ve yerleşmiş bulunmaktadır. Bu itibarla davalı tarafın savunması üzerinde durularak tarafların delilleri toplanmalı taşımanın hatır için mi, yoksa para karşılığını yapıp yapılmadığı, tarafların yakınlığı, varsa hatır için taşımanın kimin arzusu ve ne amaçla yapıldığı yani olayın özel şartları göz önüne alınmadan, araştırılmadan ve tartışılmadan olay sanki bir ücret karşılığı taşıma imiş gibi karar tesisi usul ve yasaya aykırı görülmüştür.”

¹⁵⁶ Aşçıoğlu, a.g.e., s. 98.

¹⁵⁷ Karasu, a.g.e., s. 37.

“Keza, **davacının kask gibi zararın artmasını önleyecek güvenlik önlemlerini almaksızın ve istiap haddini de aşacak şekilde motosiklete binmesinin BK'nun 44. maddesi gereğince müterafik kusur oluşturup oluşturmayacağı değerlendirip, tazminat tutarından belirlenecek kusur oranında indirim yapılması gerekip gerekmediğinin açıklığa kavuşturulması icap ederken bu konuda her hangi bir araştırma yapılmadan, trafik kazası nedeni ile davacıya Sosyal Güvenlik Kurumundan rücu tabi herhangi bir ödeme yapıp yapılmadığı da araştırılmadan yazılı şekilde hüküm kurulmuş olması da isabetli değildir. ...yazılı şekilde eksik inceleme ile karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir.**”¹⁵⁸ Yönünde karar vermiştir.

Diğer bir kararında ise Yargıtay;

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2016/15390 E. , 2019/2351 K. ve 4.3.2019 tarihli kararında:

“Yine Genel Şartların A.6. maddesi (d) bendine göre destekten yoksun kalan hak sahibinin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmakla beraber, **destek şahsının kusuruna denk gelen destek tazminatı taleplerinin** teminat kapsamı dışında tutulması nedeniyle, somut olayda %100 kusuru ile kendi ölümüne neden olan sürücü murisin tam kusuruna isabet eden destek tazminatı sigorta **teminatı kapsamında değildir.** Poliçenin teminat başlangıcı tarihinde yürürlükte bulunan Karayolları Trafik Kanunu'nda sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan destek tazminatı talepleri ile sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmakla beraber, destek şahsının kusuruna denk gelen destek tazminatı taleplerinin sigorta teminatı kapsamında olduğuna ilişkin bir düzenleme olmadığına göre, açıklanan gerekçelerle davacı anne ve babanın davalı ... şirketinden destek tazminatı talep etme hakkı bulunmadığından davanın (talebin) reddine karar verilmesi gerekirken kabulüne karar verilmesi, doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir.”¹⁵⁹ Yönünde karar vermiştir.

¹⁵⁸ <http://www.kazanci.com> (10.08.2019)

¹⁵⁹ <http://www.kazanci.com> (10.08.2019)

III) İLGİLİLERİN, SİGORTALININ SORUMLULUK RİSKİ KAPSAMINDA OLMAYAN TAZMİNAT TALEPLERİ

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

Bu hüküm gereği sigortanın kapsamına ancak üçüncü kişilere verilen zararlar girmektedir. Dolayısıyla sigortalının, aracın işleteninin veya aracı kullananın uğradığı zararlar mali sorumluluk sigortası kapsamına girmeyecektir. Bu kişiler zarar gören değildir. Bu kişiler, sorumluluğu sigorta sözleşmesi ile güvence altına alınan kimselerdir. Bu durum ayrıca Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6.(c) bendinde de açıkça düzenlenmiştir¹⁶⁰.

IV) SİGORTALININ, EŞİNİN, SİGORTALININ USUL VE FÜRÜNÜN, SİGORTALIYA EVLAT EDİNME İLİŞKİSİYLE BAĞLI OLANLARIN, SİGORTALININ BİRLİKTE YAŞADIĞI KARDEŞLERİNİN MALLARINA GELEN ZARARLAR SEBEBİYLE İLERİ SÜREBİLECEKLERİ TALEPLER

KTK m. 92 gereği “işletenin; eşinin, usul ve fûruunun, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler” zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalmaktadır. Sayılan kişilerin mallarına gelen zararların teminat dışında bırakılarak karşılanmama sebebi bu kişilerin zararından dolayı zaten araç işletenden tazminat talep etmeyecekleri varsayımdır¹⁶¹.

¹⁶⁰ Karasu, a.g.e., s. 37.

¹⁶¹ Düzgün, a.g.e., s. 202.

Diğer bir yaklaşıma göre kanun koyucunun saydığı kişiler aileden olduğundan üçüncü kişi olarak düşünülemez. Bu sebeple bu kişilerin talepleri sigorta teminatı dışında bırakılmıştır¹⁶².

Kanun koyucu sigorta ettirenin yakınlarını sayma yoluna gitmiştir. Sigorta ettirenin eşinin, evlatlığının, alt soyu ve üst soyunun sahip olduğu mala gelen zarar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında değerlendirilmiş olup sigorta ettirenin kardeşleri konusunda ayrıma gidilmiştir. Sigorta ettirenin kardeşlerinin mallarına gelen zararların zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı içerisinde değerlendirilebilmesi için birlikte yaşamıyor olmaları gerekmektedir¹⁶³.

Madde metninde sadece araç işletenin sayma yolu ile belirlenmiş akrabalarının mallarına gelen zararlar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu kişileri uğramış olduğu bedensel zararlar konusunda bir düzenleme getirilmemiştir. Dolayısıyla bu kişilerin uğramış olduğu bedensel zararlar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı içerisinde değerlendirilecektir¹⁶⁴.

Sigorta Tahkim Komisyonunun 18.12.2017 tarih ve K-2018/28523 Sayılı Hakem Kararında;

“Dosyaya ibraz edilmiş bulunan belgelerin incelenmesinde; Şirket sahibi Başvuran YYY, XXX İnşaat Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi’ne ait XXX plakalı aracına 23.07.2017 günü, akaryakıt almıştır. Bu yakıt dolumu, XXX Petrol Ürünleri Toprak Mahsulleri Gıda Tekstil Nakliye İnşaat Taahhüt Telekomünikasyon Hizmetleri Ticaret Sanayi Limited Şirketi ‘ne ait işyeri çalışanı pompacı XXX tarafından benzinle çalışan araca yanlışlıkla motorin konulması sonucu oluşmuştur. Bu durum, XXX plakalı aracın arızalanarak motor aksamında hasara sebep olmuştur.”

“Ekspertiz çalışması sonucunda ve ibraz edilen belgeler incelendiğinde;”

¹⁶² Bozer, a.g.e., s. 262.

¹⁶³ Ateş, a.g.e., s. 54.

¹⁶⁴ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 951.

“Araç ruhsat sahibi XXX İnşaat İnşaat Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Limited Şirkettir (Ek-8). Türkiye Ticaret Sicil Gazetesinden (Ek-12) yapılan araştırmaya göre de XXX firma sahibinin YYY olduğu öğrenilmiştir. Sigortalı firma olan XXX Petrol’ün sahibinin de XXX olduğu öğrenilmiştir. Farklı iki firma sahipleri olan **iki taraf arasında akrabalık ilişkisi (kardeş) olduğu bilgisi alınmıştır.**”

“Davalı taraf savunmasında... “**sigortalının kardeşleri tarafından ileri sürülen talepler teminat kapsamı dışında sayılmıştır. Bu nedenle başvuran tarafın talebinin reddine karar verilmesini talep ediyoruz.**” Şeklinde savunma yapmıştır.”

“.. No.lu Ara Karar gereğince taraflarca dosyaya ibraz edilen resmi mercilerden alınmış belgelere göre; aynı adreste ikamet veya Başvurana ait XXX Kimya Petrol İnşaat Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi ile Başvurulan XXX Petrol Ürünleri Toprak Mahsulleri Gıda Tekstil Nakliye İnşaat Taahhüt Telekomünikasyon Hizmetleri Ticaret Sanayi Limited Şirketi’nin şirket yönetimlerinde müşterek veya münferit yetkili ve dosyaya ibraz edilen ticaret sicili gazetelerinde müşterek ve/veya ortak kişi veya kuruluş durumları ile söz konusu kişi veya kuruluşların **aynı adreste ikamet veya faaliyette bulunma durumlarının tespitine rastlanmamıştır. Bu nedenle Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları 3. Maddesindeki A3. Düzenlemesi gerekçesiyle hasarın teminat dışında kalmasının gerçekleşmediği sonucuna varılmıştır.**”¹⁶⁵ Yönünde karar vermiştir.

V) MOTORLU ARAÇ İŞLETENİN DESTEĞİNDEN YOKSUN KALANLARIN TALEPLERİ

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında, kapsama giren teminat türlerinin tanımlandığı A.5 inci maddesinin (ç) bendinde; Destekten Yoksun Kalma (Ölüm) Teminatı; “**Üçüncü kişinin ölümü dolayısıyla ölenin desteğinden yoksun kalanların destek zararlarını karşılamak üzere bu genel şart ekinde yer alan esaslara göre belirlenecek tazminattır.**” şeklinde ifade edilmiştir. Dolayısıyla destekten yoksun kalma tazminatının sigorta teminatı kapsamına girebilmesi için “üçüncü kişinin ölüm” şartının sağlanmış olması gerekmektedir.

¹⁶⁵ Sigorta Tahkim Komisyonu, *Hakem Karar Dergisi*, S. 34, 2018 Nisan-Haziran, ss. 22-36.

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6. (d) bent gereği “destekten yoksun kalan hak sahibinin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan destek tazminatı talepleri ile destekten yoksun kalan hak sahibinin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmakla beraber destek şahsının kusuruna denk gelen destek tazminatı talepleri” mali sorumluluk sigortası kapsamına dâhil edilmemiştir.

Bu hükme göre aracı kullananın veya işletenin desteğinden mahrum kalanlar üçüncü kişi olarak değerlendirilmemiştir. Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında üçüncü kişi; sigortacı ile sigorta ettiren arasında düzenlenen sigorta sözleşmesi dışında kalan ve kaza sebebiyle zarara uğrayan kişilerdir¹⁶⁶.

KTK'nın 91 inci ve 85 inci maddelerinde belirtildiği üzere araç işletenin sorumluluğu belirlidir. Bu sorumluluk daha önce de değinildiği üzere; araç işleten, motorlu aracın işletilmesi esnasında bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa bu zararlardan sorumlu olacaktır. Dolayısıyla araç işleten bu durum dışındaki hallerden sorumlu değildir. Motorlu araç işletenin sorumlu olmadığı bir durumdan da sigortacının sorumlu olması düşünülemeyeceğinden, sigortalının desteğinden yoksun kalınmasına ilişkin destek tazminatı talepleri zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalacaktır¹⁶⁷.

KTK'nın 85 inci maddesi gereği, gerçekleşen trafik kazasında araç işleten kendi sigorta şirketine değil karşı tarafın sigorta şirketine, karşı taraf sigortasız ise güvence hesabına başvurabilir. Zarar sigortası türünün pasifin sigortası kapsamında olan KMZMSS'de motorlu araç işleten kendi sigortacısına karşı üçüncü kişi sayılmadığından karşı tarafın sigortacısına başvurmalıdır. Dolayısıyla gerçekleşen kazada araç işletenin ölmesi veya yaralanması sebebiyle onun desteğinden mahrum kalanlar üçüncü kişi konumunda bulunmadıklarından destekten yoksun kalma tazminatını alamayacaklardır¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Işıl Ulaş, “Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı”, *BATİDER*, C. XXXI, S. 2 (2015), Ankara, s. 29. ; Karasu, a.g.e., s. 39.

¹⁶⁷ Ulaş, “Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı”, s. 29.

¹⁶⁸ Kayıhan, Hukuki Düşünceler, s. 260.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2016/15390 E. , 2019/2351 K. ve 4.3.2019 tarihli kararında:

“Dava, trafik kazasından kaynaklanan destekten yoksun kalma tazminatı istemine ilişkindir.”

“Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları A.3. maddesine ve A.5. maddesinin (ç) bendine göre ancak üçüncü kişinin ölümü dolayısıyla oluşan destek zararları, destekten yoksun kalma (ölüm) teminatı kapsamındadır. Bunun sonucu olarak, sigortacının destek zararlarından sorumlu olması için, motorlu aracın işletilmesi sırasında ölen kişinin mutlaka üçüncü bir kişi olması gerekir. Açıklanan bu maddi ve hukuksal olgulara göre somut olayda ise işletenin eylemlerinden sorumlu olduğu sürücü murisin (destek) üçüncü kişi olarak kabulü mümkün değildir.doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir.”¹⁶⁹

Diğer bir kararında ise Yargıtay;

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2016/9186 E. , 2019/3215 K. ve 19.3.2019 tarihli kararında:

“Dava, trafik kazasından kaynaklanan destekten yoksun kalma tazminatı istemine ilişkindir.”

“Somut olayda, sürücü/desteğin, sevk ve idaresindeki araç ile ...tarihinde kendi kusuru ile sebebiyet verdiği kaza sonucunda öldüğü anlaşılmaktadır. Yukarıdaki açıklamalar ışığında, davalının sorumluluğunun kapsamı 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları'na göre belirlenecek olup, anılan Genel Şartların "Teminat Dışında Kalan Haller" başlıklı A.6. maddesinin (d) bendinde; destek şahsının kusuruna denk gelen destek tazminatı talepleri teminat kapsamı dışında bırakılmakla, kendi ölümüne neden olan sürücünün(desteğin) tam kusuruna isabet eden destek tazminatı talebi ZMSS poliçe teminatı kapsamında olmayıp, davacının davalıdan destekten yoksun kalma tazminatı talep etme hakkı bulunmadığından, yerel mahkemece davanın reddine

¹⁶⁹ <http://www.kazanci.com> (16.08.2019)

karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu şekilde davanın kabulü yönünde hüküm kurulması doğru görülmemiştir. ... teyiz itirazlarının kabulüyle hükmün BOZULMASINA..”¹⁷⁰ yönünde karar vermiştir.

Diğer bir kararda ise Yargıtay;

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2018/4348 E. , 2018/12874 K. ve 26.12.2018 tarihli kararında:

*“Davacı vekili, davalının trafik sigortacısı olduğu aracın geçirdiği tek taraflı trafik kazasında araçta yolcu olarak bulunan davacıların **oğlunun vefat ettiğini, davacıların ölen oğullarının desteğinden yoksun kaldıklarını** belirterek .. TL maddi tazminat talep etmiş...”*

“Dava, trafik kazasından kaynaklanan destekten yoksun kalma tazminatı istemine ilişkindir.”

*“..Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın “Sigortanın Kapsamı” başlıklı A-1. maddesindeki, “Sigortacı, bu poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermesinden dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletene düşen hukuki sorumluluğu, zorunlu sigorta limitlerine kadar temin eder” şeklinde düzenlemesi karşısında, **araç işleteni olan (sigortalı) davacı ...'ün kendisinin üçüncü kişilere karşı hukuki sorumluluğunu teminat altına alan davalı ... şirketinden tazminat talep edemeyeceği gözden kaçırılarak yazılı şekilde hüküm kurulması bozmayı gerektirmiştir...**”¹⁷¹ yönünde karar vermiştir.*

Diğer bir kararda ise Yargıtay;

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2016/3246 E. , 2018/12325K. ve 18.12.2018 tarihli kararında:

“Dava, trafik kazasından kaynaklanan destekten yoksun kalma tazminatı istemine ilişkindir.”

¹⁷⁰ <http://www.kazanci.com> (09.08.2019)

¹⁷¹ <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>. (8.4.2019)

“... zorunlu mali sorumluluk sigortası; motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması halinde, o aracı işletenin zarara uğrayan üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu belli limitler dahilinde karşılamayı amaçlayan ve yasaca yapılması zorunlu kılınan sorumluluk sigortasıdır.”

“Somut olayda, davacıların desteği ..., davacı ...'nin işleteni olduğu (... ait olup ZMSS poliçesinde de Hayriye'nin sigortalı konumunda bulunduğu) araçta meydana gelen tek taraflı kazada ölmüştür. **İşleten hiçbir şekilde sahibi veya işleteni olduğu aracın ZMSS'sinden yararlanamaz.** Çünkü sigorta sözleşmesinin tarafı ve sigorta ettirendir. Yukarıda açıklanan yasal düzenlemeler ve ilkeler ışığında davacı ...'ün kendine **asaleten talep etmiş olduğu destek zararının tazminini davalı sigortadan istemesi mümkün değildir..**”¹⁷² yönünde karar vermiştir.

Sigorta Tahkim Komisyonunun 20.06.2018 tarih ve K-2018/40526 Sayılı Hakem Kararında;

“Dosyada mevcut Trafik kazası Tespit Tutanağı, Kusur Raporu, Savcılığa sunulan Ölü Muayene Tutanağı ve Ceza Mahkemesi kararından olay tarihinde sürücü xxxx sevk ve idaresindeki xxxx plakalı otobüs ün sürücününün % 100 kusuru ile tek taraflı kaza yaptığı ve araçta yolcu olarak bulunan davacıların kızı xxxx 'in vefat ettiği anlaşılmaktadır. Otobüsün kaza anında xxxx iline ait xxxx ile xxxx ilçeleri arasında işçi servisi olarak taşıma yaptığı yine dosyadaki belgelerde görülmektedir.

Davacılar, davalı sigorta şirketine başvurarak/dava açarak **uğramış olduklarını öne sürdükleri destekten yoksun kalmaya bağlı zararlarının giderilmesini istemektedirler.** Davalı sigorta şirketi ise kaza yapan aracın şehir içi taşıma yaptığını, kazanın bu esnada vuku bulduğunu belirterek davanın reddini savunmaktadır.

Dosya kapsamından davaya konu taşımanın xxxx ili içerisinde ilçeler arasında yapılan bir taşıma olduğu, Zorunlu Karayolu Taşımacılık Sigortasının kural olarak yukarıda izah edilen mevzuat gereği şehirler arası ve uluslar arası taşımaları kapsamına aldığı, ilgili belediye ve idare tarafından dosya kapsamında aksi yönde bir

¹⁷² <http://www.kazanci.com> (09.05.2019)

*düzenleme bulunduğu yönünde bir ispat bulunmadığı anlaşıldığından sigorta şirketinin Zorunlu Karayolu Taşımacılık Sigortası Poliçesi çerçevesinde sorumlğunun bulunmadığı anlaşıldığından davanın reddine karar verilmiştir.*¹⁷³ yönünde karar vermiştir.

VI) ARAÇTA TAŞINAN EŞYANIN UĞRAYACAĞI ZARARLAR

KTK m. 92 gereği motorlu araçta taşınan eşyanın uğrayacağı zararlar sigorta teminatı dışında bırakılmıştır. Kanun'un 87 nci maddesinin ikinci fıkrası gereği *“zarar görenin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınan eşyanın uğradığı zararlardan dolayı işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu genel hükümlere tabidir.”*

Bu başlık altında bahsedilen kapsam dışında kalan eşyadan anlaşılması gereken, kaza yapan araç içerisinde taşınan ve zarara uğrayan eşyalardır. Ancak araçta bulunan yolcunun yanında bulunan eşya ve bagajı teminat kapsamındadır¹⁷⁴. Ayrıca burada bahsedilen sigortalı aracın kazaya karışan diğer araçlara ve araçların içerisinde bulunan eşyalara zarar vermesi durumunda, karşı taraftaki araçlarda bulunan eşyalara gelen zararlar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilir¹⁷⁵.

VII) MANEVİ TAZMİNAT TALEPLERİ

Manevi tazminat; trafik kazası, hakaret, basın yoluyla saldırı, kasten yaralama gibi kişilik hakları saldırıya uğrayan kişinin manevi bütünlüğünün sarsılması, elem, üzüntü duyması, yaşama gücünün neşesinin azalması karşılığında para olarak takdir edilen tazminat türüdür¹⁷⁶.

Trafik kazası sebebiyle açılan maddi veya manevi tazminat davası, taraflardan en az birinin motorlu araç olduğu bir kazada ölüm, yaralanma gibi beden bütünlüğüne yönelik zararlar ile üçüncü kişilerin malvarlığında meydana gelen eksilmenin

¹⁷³ Sigorta Tahkim Komisyonu, *Hakem Karar Dergisi*, S. 34, 2018 Nisan-Haziran, ss. 10-15.

¹⁷⁴ Düzgün, a.g.e., s. 203.

¹⁷⁵ Ulaş, “Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı”, s. 30.

¹⁷⁶ Ahmet M. KILIÇOĞLU, “Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği”, *Ankara Barosu Dergisi*, S.1, Ankara, 1984, ss. 15-22, s.21. ; Kemal Tahir Gürsoy, “Manevi Zarar ve Tazmini”, *A.Ü.H.F.D.*, C. XXX, Ankara, 1973, s. 8.

giderilmesi amacıyla açılmaktadır. Bu dava zarara uğrayan kişiler tarafından trafik kazasında sorumluluğu bulunanlara karşı açılan bir tazminat davası türüdür. Trafik kazası tazminatı, uygulamada hem bedensel hem de malvarlığı zararlarını ifade etmek üzere kullanılmaktadır.

Trafik kazalarından doğan manevi tazminat davalarının esasında haksız fiil nedeniyle ölen veya yaralanan kişilerinin yakınlarının veya kişinin kendisinin çektiği ıstırapı ve acıyı gidermek için zarar görene ödenen bir meblağdır¹⁷⁷. Diğer bir deyişle manevi tazminat elem ve acı çekenlerin tatmin aracıdır¹⁷⁸.

KTK m. 92/I b. f ve KZMSSGŞ A.6. (f) bendinde açıkça düzenlendiği üzere kanun koyucu manevi zararları karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası teminatı dışında bırakmıştır¹⁷⁹.

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2016/7221 E., 2019/365 K. Sayılı ve 21.1.2019 tarihli kararında;

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

¹⁷⁷ Özdemir, a.g.e., s. 399.

¹⁷⁸ Kılıçoğlu, Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği, s. 21.

¹⁷⁹ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 956.

Diğer bir kararda ise Yargıtay;

Yargıtay 21. Hukuk Dairesinin 2017/6476 E. , 2019/110 K. Ve 15.1.2019 tarihli kararında;

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

Doğrultusunda hüküm kurularak manevi tazminat talebi teminat kapsamı dışında değerlendirilmiştir.

VIII) SİGORTALININ, KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU UYARINCA EYLEMLERİNDEN SORUMLU TUTULDUĞU KİŞİLERE KARŞI YÖNELTEBİLECEĞİ TALEPLER

KTK’nın 92 nci maddesinin (a) bendinde ve Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6. (g) bendinde işletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler sigorta teminatının dışında bırakılmıştır.

İşletenin emir ve talimatları ile hareket eden kişiler KTK kapsamında işletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerdir. Bu kişilerin başında motorlu aracın şoförü ve aracın işletilmesine yardımcı kişiler gelir. Dolayısıyla KZMSS’nin amacı üçüncü

kişilere verilen zararın tazmini olduğu için işletenin eylemlerinden sorumlu tuttuğu kişilerin işletene vermiş oldukları zararlar zorunlu mali sorumluluk kapsamında değerlendirilmeyecektir. Örnek olarak aracın şoförü, araç işletene zarar verirse bu durum sigorta teminatı dışında kalacak ve zarar tarafından karşılanmayacaktır. Söz konusu zararın tazmini için araç işleten isterse haksız fiil hükümlerine başvurarak eylemlerinden sorumlu olduğu kişiden tazmin etme yoluna gidebilir¹⁸⁰.

IX) SİGORTALININ ARACINA VEYA ÇEKİLEN ARAÇLARA GELECEK ZARARLAR NEDENİYLE İLERİ SÜRÜLECEK TALEPLER

KTK m. 102 nci maddesinde; *“Bir römorkun veya yarı römorkun veya çekilen bir aracın sebep olduğu zarardan dolayı, çekicinin işleteni, motorlu aracı işletenin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulur. Çekilen araçla ilgili olarak sorumluluk genel hükümlere tabidir. Çekicinin sorumluluk sigortası, çekiciyi işletenin, römorkun sebep olduğu zarardan dolayı sorumluluğunu da kapsar.”* hükmü haizdir.

Bu hüküm gereği zarar, çekilen bir araçtan kaynaklanmakta ise çekicinin işleteni meydana gelen zarardan motorlu aracın işleteni gibi sorumludur. Ancak zarar çekilen araçta meydana gelmişse meydana gelen zarardan dolayı ileri sürülen talepler zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında değerlendirilir ve genel hükümlere göre işlem yapılır.

KTK m. 102’e benzer düzenleme Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları’nın A.6. (ğ) bendinde bulunmaktadır. Buna göre;

“Sigortalının aracına veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorklara ve yarı römorklara veya çekilen araçlara gelecek zararlar nedeniyle ileri sürülecek talepler”

sigorta teminatı dışında değerlendirilmiştir.

Örnek olarak motorlu aracın bir aracı çekerek karayolunda seyir halinde bulunduğu sırada çekilen aracın üçüncü kişilere zarar vermesi durumunda üçüncü kişilerin zararı, çeken aracın zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında ödenir.

¹⁸⁰ Karasu, a.g.e., s. 28.

Ancak çeken araçta veya çekilen araçta meydana gelen zararlar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalacaktır¹⁸¹.

X) ÇALINAN VEYA GASP EDİLEN ARAÇLARIN SEBEP OLDUKLARI ZARARLAR

KTK m. 107’de; “Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir. Aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen yolculara karşı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.” hükmü haizdir.

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları’nın A.6. (h) bendinde; “Çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve Karayolları Trafik Kanununa göre sigortalının sorumlu olmadığı zararlar, aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülecek talepler ile çalan ve gasp eden kişilerin talepleri” teminatın dışında bırakılan haller arasında sayılmıştır.

Motorlu aracın çalınması veya gasp edilmesinden sonra çalan veya gasp eden kişilerce üçüncü kişilere verilen zararlarda sorumluluğun tespitinde, araç işletenin kusuruna bakılır. Araç işletenin kendi kusurundan dolayı aracın gasp edilmesi veya çalınması ve bu sebeple de üçüncü kişilere zarar verilmesi durumunda çalan veya gasp eden kişilerle birlikte araç işletenin sorumluluğu vardır. Araç işleten bu sorumluluktan kurtulabilmesi için aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kusuru olmadığını ispat etmelidir¹⁸².

¹⁸¹ Karasu, a.g.e., s. 33.

¹⁸² Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 957. ; Ergun Özsunay, “Çalınan veya Araç Sahibinin İzni

Aracın çalınmasında veya gasp edilmesinde kusuru bulunmayan araç işleten zarar gören üçüncü kişilere karşıda sorumlu olmayacaktır. Sigortalı araç işletenin sorumlu olmadığı durumda sigortacının sorumlu olduğu düşünülemez dolayısıyla çalınan ve gasp edilen araçların vermiş olduğu zararlar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır¹⁸³.

Çalıntı veya gasp edilmiş motorlu araca bu durumu bilerek binen kişilerin uğramış oldukları zararlarda Türk Borçlar Kanunu genel hükümlerine göre işlem tesis edilir.

Konuya ilişkin bir kararında Yargıtay;

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2012/6655 E., 2012/8162 K. Sayılı ve 26.6.2012 tarihli kararında;

“Dava trafik kazasından kaynaklanan maddi tazminat istemine ilişkindir.”

“Davalı sigorta şirketi vekili aracın kaza tarihinden önce çalındığını savunmuştur. Dosya içerisindeki belgelere göre aracın 31.12.2004 tarihinde çalındığı, 19.2.2005 tarihinde de dava konusu kazanın meydana geldiği anlaşılmaktadır. Mahkemece davalının savunmaları üzerinde durulmamış davanın kısmen kabulüne karar verilmiş ise de 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 107.maddesi uyarınca aracın çalınması ya da gasbedilmesinde işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olmamaları halinde zarardan işletenin sorumlu tutulamayacağı öngörülmüştür. İşletenin sorumluluğunu üstlenen zorunlu mali sorumluluk sigortası ise aynı yasa ve zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartlarının A.3.j. maddesine göre işleten için getirilmiş kurtuluş beyyinesinden yaralanarak sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir.”¹⁸⁴ yönünde karar vermiştir.

Diğer bir kararında ise Yargıtay;

Dışında Kullanılan Motorlu Taşıtlı Araçların Sebep Olduğu Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk”, *İ.H.F.M.*, C. XXX, S. ¾, İstanbul, 1964, ss.827-860, s. 856.

¹⁸³ Ulaş, “Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı”, s. 31.

¹⁸⁴ <http://www.kazanci.com> (16.8.2019)

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2014/20445 E., 2014/16711 K. Sayılı ve 24.11.2014 tarihli kararı;

“Dava trafik kazasından kaynaklanan araç hasarının tahsili istemine ilişkindir.”

“2918 Sayılı KTK'nun 107.maddesinde, “ Bir motorlu aracı çalan veya gasbeden kimse işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın çalınmış veya gasbedilmiş olduğunu bilen veya gereken özen gösterildiği takdirde öğrenebilecek durumda olan aracın sürücüsü de onunla birlikte müteselsilen sorumludur. İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz. İşleten, sorumlu olduğu durumlarda diğer sorumlulara rücu edebilir. hükmüne yer verilmiştir. ZMSS Genel şartlarının A.3-J maddesi gereği, çalınan veya gasbedilen araçların sebep oldukları ve KTK'na göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın çalındığını veya gasbedildiğini bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülecek talep ile çalan ve gasbeden kişilerin talepleri, teminat dışındadır.”

“Somut olayda, davaya konu kaza 27.01.2013 tarihinde saat 22.20 sıralarında meydana gelmiş, davalı araç maliki, aracın aynı tarih ve saatlerde çalındığını iddia etmiş, ancak 28.01.2013 saat 00.36 tarihinde karakola müracaat etmiştir. Araçta düz kontak yapılmadığı, tespit edilen parmak izlerinin davalının çalışanlarına ait olduğu tespit edilmiştir. Gerçek işleten ancak, çalma ve gasp eyleminin gerçekleşmesinde kendisi veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin kusuru bulunmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabilecektir. Aksi takdirde gerçek işleten ile farazi işleten (hırsız ve gasp eden) müteselsilen sorumlu olacaktır. İşletenin kusurlu sayılmaması için, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin aracın gözetimi yönünden gerekli tedbirleri almış olması gerekir. İşleten ve fiillerinden sorumlu olduğu kişiler tarafından aracın kapı ve camlarının kapatılmış olması, kontak anahtarının araç üzerinde veya kolayca elde edilebilecek bir yerde bırakmaması, sürücü ve yardımcıları seçmede, talimat vermede, denetlemede, her türlü özeni gösterdiği hususlarının ispat edilmesi gerekmektedir. Bu hususlar araştırılmadan eksik

inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir. ... temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün BOZULMASINA”¹⁸⁵ yönünde karar vermiştir.

XI) MOTORLU BİSİKLETLERİN KULLANILMASINDAN İLERİ GELEN ZARARLAR

Karayolları Trafik Kanunu’nun 3 üncü maddesinde motorlu bisiklet tanımlanmıştır. Bu hükme göre motorlu bisiklet (Moped):

“Azami hızı saatte 45 kilometreyi, içten yanmalı motorlu ise silindir hacmi 50 santimetreküpü, elektrik motorlu ise azami sürekli nominal güç çıkışı 4 kilovatu geçmeyen iki veya üç tekerlekli taşıtlar ile aynı özelliklere sahip net ağırlığı 350 kilogramı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıtlardır. Elektrik ile çalışanların net ağırlıklarının hesaplanmasında batarya ağırlıkları dikkate alınmaz.”

Karayolları Trafik Kanunu’nun 103 üncü maddesinde motorlu bisikletlerin hukuki sorumluluğu genel hükümlere bağlanmıştır. Her ne kadar KTK m. 92’de motorlu bisikletlerin vermiş olduğu zararlara ilişkin bir düzenleme bulunmasa da Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6. (1) bendin gereği motorlu bisikletlerin kullanılmasından kaynaklanan zararlar açık bir şekilde zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır¹⁸⁶.

KTK’nın motorlu bisiklet tanımı dışında kalan iki veya üç tekerli sepetli veya sepetsiz motorlu araçlara giren motosikletler teminat kapsamındadır¹⁸⁷.

XII) KAZADAN SONRA YAPILAN YARDIM ÇALIŞMALARINDAN DOĞAN ZARARLAR

KTK m. 85/IV’de; *“İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, hakim takdirine göre kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir. Ancak, bu durumda*

¹⁸⁵ <http://www.kazanci.com> (16.8.2019)

¹⁸⁶ Karasu, a.g.e., s. 33.

¹⁸⁷ Ulaş, “Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı”, s. 31.

işletici teşebbüs sahibinin sorumlu kılınabilmesi için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yahut kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir.” hükmü haizdir.

Bu hükümle kanun koyucu araç işletenin kaza neticesinde yapılan yardım nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumluluğu özel olarak düzenlenmektedir. Bu düzenleme Türk Borçlar Kanunu'nun vekâletsiz iş görme hükümlerinin genişletilmiş ve özel bir türüdür. Özel hüküm olması gerekçesi ile kaza sonucu yapılan yardım çalışmalarına ilişkin tazminat taleplerinde KTK'nın 85 inci maddesi uygulama alanı bulur. Bu madde hükmünün uygulanabilmesi için;

1-Zarar gören kişinin, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca trafik kazası sayılan bir kazadan sonra yardımda bulunmuş olmalı,

2- Trafik kazası sonrası yapılan yardım çalışmalarından dolayı bir zarara uğranmış olmalı,

3- Araç işletenin motorlu aracı trafik kazasına katılmış olmalıdır.

KTK 85/4 ile yalnızca zararın giderilmesi öngörülmüştür. Yardım eden kişinin, yaptığı yardımlar sebebiyle girdiği borçlar ve yaptığı harcamalar bu hükümdeki zarar kavramının dışında kaldığı için bunlar ancak vekaletsiz iş görme hükümlerine göre tazmin edilebilecektir.

Karayolları Trafik Kanunu'nun zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında tutulan halleri düzenleyen 92 nci maddesinde ve Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6 maddesinde “yardım çalışmalarından doğan zararlar” sayılmamıştır. Her ne kadar kanun koyucu yardım çalışmalarından doğan zararları sigorta kapsamı dışında kalan haller arasında saymasa da zorunlu mali sorumluluk sigortası, sorumluluğun kapsamı olarak yalnızca KTK m. 85/I hükmünde düzenlenen sorumlulukları tazmin ettiğinden bu zararlar, sigorta kapsamı dışında bulunmaktadır¹⁸⁸.

¹⁸⁸ Karasu, a.g.e., s. 32.

XIII) TERÖR EYLEMLERİNDE KULLANILAN ARAÇLAR

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın A.6. (i) bendi uyarınca *“12/4/1991 tarihli ve 3713 sayılı terörle mücadele kanununda belirtilen terör eylemlerinde ve bu eylemlerden doğan sabotajda kullanılan araçların neden olduğu ve 2918 sayılı karayolları trafik kanununa göre sigortalının sorumlu olmadığı zararlar ile aracın terör eylemlerinde kullanıldığını veya kullanılacağını bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürecekleri talepler, aracı terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde kullanan kişilerin talepleri”* sigorta teminatı dışında bırakılmıştır.

XIV) ÇEVRESEL ZARARLAR

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın A.6. (j) bendi gereği *“motorlu araç kazalarından dolayı toprak, yeraltı suları, iç sular, deniz ve havanın kirlenmesi ya da kirlenme tehlikesi nedeniyle temizleme, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı masrafları ile biyolojik çeşitlilik, canlı kaynaklar ve doğal yaşama verilen zararlar nedeniyle bozulan çevrenin yeniden oluşturulması ile ilgili çevresel zararlardan ileri gelen talepler”* mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu kapsamda meydana gelen zararlardan sorumluluk genel hükümler kapsamında değerlendirilir.

XV) DOLAYLI ZARARLAR NEDENİYLE YÖNELTİLECEK TAZMİNAT TALEPLERİ

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6. (k) bendinde açıkça belirtildiği üzere *“gelir kaybı, kâr kaybı, iş durması ve kira mahrumiyeti gibi zarar verici olguya bağlı olarak oluşan yansıma veya dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat talepleri”* zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışındadır.

Aracın kazaya karışması neticesinde tamir sürecinde kullanılamaması sonucu doğan gelir kayıpları, bu sürede ikame araca ödenen kiralama bedelleri zorunlu mali

sorumluluk sigortası kapsamında talep edilemeyecektir. Bu talepler ancak genel hükümlere göre araç işletenden veya aracın malikinden talep ve tazmin edilebilir¹⁸⁹.

Araç değerinde meydana gelen azalma ise bu madde kapsamında değerlendirilmeyecektir. Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.5. (a) bendinde araçta meydana gelen değer kaybı mal üzerindeki azalma olarak kabul edilmiş ve zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına dahil edilmiştir.

Sigorta Tahkim Komisyonunun 11/12/2018 Tarih ve K-2018/82078 Sayılı Hakem Kararında;

“Olay günü 28.08.2017 tarihinde XXX plakalı araç sürücüsü XXX ile karşı istikametten gelen XXXnın kullandığı XXX plakalı araçların çarpışması sonucu iki taraflı kaza meydana geldiğinden bahisle malul kaldığını ve bir miktar ödeme yapıldığını ancak bu ödemenin yetersizliğinden bahisle ek süreli ve geçici iş göremezlik tazminatı talep ve dava edilmiştir.

ZMSS Poliçesi Genel Şartları A.6.k maddesi gereğince de; Gelir kaybı, kâr kaybı, iş durması ve kira mahrumiyeti gibi zarar verici olguya bağlı olarak oluşan yansıma veya dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat talepleri teminat kapsamı dışındadır. Dolayısıyla geçici iş göremezlik tazminatı teminat kapsamı dışında olup, SGK sorumluluğundadır.”¹⁹⁰

XVI) DEĞER KAYBI TEMİNATI DIŞINDA KALAN HALLER

Araçta meydana gelen değer kaybından anlaşılması gereken, trafik kazası meydana gelmeden önceki araç değeri ile aracın kaza sonrası onarılmış hali arasındaki değer farkıdır. Değer farkı hesaplanırken aracın yaşı, markası, modeli ve aracın hasar gören kısımları dikkate alınır. Aracın hasar görüp onarıldıktan sonraki değeri hiç hasar görmeden ki değerinden az olacaktır. İşte aradaki bu farka değer kaybı denir¹⁹¹.

Araçta meydana gelen değer kaybından Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın A.5.a) bendi gereği sigortacı sorumludur. Zarar gören hak

¹⁸⁹ Karasu, a.g.e., s. 38.

¹⁹⁰ Sigorta Tahkim Komisyonu, *Hakem Karar Dergisi*, S. 36, 2018 Ekim-Aralık, ss. 20-31.

¹⁹¹ Karasu, a.g.e., s. 89.

sahibinin talebi halinde uğramış olduğu zararların yanı sıra değer kaybı zararları da sigorta teminatı kapsamında değerlendirilir. Ancak bizim burada belirtmek istediğimiz değer kaybı teminatı dışında kalan istisnai hallerdir. Bu haller Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın "Ek 1 Değer Kaybı Hesaplaması" bölümünde sayılmıştır. Hükme göre;

"1) Mini onarım ile giderilebilen, basit kaporta, plastik tampon/parça onarımları, cam, radyo/teyp 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) Çekme Belgeli ve Hurda Belgeli işlemi görmüş araçlar,

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

Sigorta teminatı dışında kalacaktır. Sigorta ettiren sayılan bu haller için sigortacıdan değer kaybının giderilmesi hususunda tazminat talep edemeyecektir.

XVII) MOTORLU ARAÇLARLA İLGİLİ MESLEKİ FAALİYETTEN KAYNAKLANAN ZARARLAR

Daha önce de söylendiği üzere KTK m. 104/I gereği "Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüslerin sahibi, gözetim, onarım, bakım, alım - satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı; işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın

işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu değildir.”

Bu hüküm gereği mesleki faaliyette bulunan kişilere bırakılan araçların sebep olduğu zararlar karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilmeyecektir. Bu araçların üçüncü kişilere verdikleri zarardan mesleki teşebbüs sahibi sorumludur. Mesleki teşebbüs sahibi daha önce de değinildiği gibi farazi işleten olarak araç işleteni gibi sorumludur.

Mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahibi ile aracın işleteni arasındaki ilişkinin yoğunluğu sorumluluğun tespitinde önem taşımaktadır. İşletenin aracını kısa süreliğine mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahibine bıraktığı durumlarda aracı üzerindeki fiili hakimiyetini kaybetmemektedir. Bu durumlarda meydana gelen zarardan aracın işleteni sorumlu olacak, mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahibinin sorumluluğuna gidilemeyecektir¹⁹².

XVIII) YARIŞLARDA KULLANILAN ARAÇLARIN SEBEP OLDUĞU ZARARLAR

Karayolları Trafik Kanunu'nun 92 nci maddesinin (d) bendi gereği zorunlu mali sorumluluk sigortasının teminatı altında yapılacak motorlu araç yarışlarındaki veya yarış denemelerindeki kazalardan doğan talepler zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır¹⁹³.

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın A.6. (m) bendinde Karayolları Trafik Kanunu'nun 105 inci maddesine atıf yapılarak sigorta teminatı dışında bırakılmıştır. Kara Yolları Trafik Kanunu'nun 105 inci maddesinde;

“Yarış düzenleyicileri, yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep olacakları zararlardan dolayı motorlu araç işleteninin sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumludurlar.

¹⁹² Karasu, a.g.e., s. 29.

¹⁹³ Öncü, a.g.e., s. 75.

Yarışçuların veya onlarla birlikte araçta bulunanların uğrayacakları zararlarla, gösteride kullanılan araçların uğradıkları zararlardan dolayı sorumluluk genel hükümlere tabidir.

Yarış düzenleyicilerinin, yarışa katılanların ve yardımcı kişilerin yarış esnasında üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklarını karşılamak üzere bir sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur. Bu gibi yarışlara izin vermeye yetkili olan makamın talebi üzerine Ticaret Bakanlığı durum ve şartlara göre en az sigorta tutarlarını belirlemekle görevlidir. Motorlu araçlar için yapılacak sigortalarda en az sigorta tutarları zorunlu mali sorumluluk sigortasındaki tutarlardan az olamaz. Bu Kanunun zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıyı dava edebilmesine ilişkin 97 nci maddesi hükümleri ile zarar görenlerin birden çok olması haline ilişkin 96 ncı maddesi hükümleri burada da uygulanır.

Yetkili makamdaki izin alınmaksızın düzenlenen bir yarışta vukubulan zararlar, zarara sebep olan motorlu aracın sorumluluk sigortacısı tarafından karşılanır. Böyle bir durumda, sigortacı, yarış için özel bir sigortanın yapılmamış olduğunu bilen veya gerekli özenin gösterilmesi halinde bilebilecek olan işleyen veya işletenlere rücu edebilir.

Bu madde hükümleri ortalama hızı saatte en az elli kilometrenin üstünde olan veya ulaşılabilecek hıza göre değerlendirme yapılması öngörülen motorlu araç veya bisiklet sporu gösterilerinde uygulanır. Bu hükümler, yarış güzergahının diğer trafiğe kapatılması halinde de geçerlidir. İçişleri Bakanlığı bu madde hükümlerinin, başka yarışlar bakımından da uygulanmasına karar verebilir.” hükmü haizdir.

Hüküm gereği yarış düzenleyicilerin zorunlu mali sorumluluk sigortasından hariç bu durum için özel bir sorumluluk sigortası yaptırmaları gerekmektedir. Yaptırılan bu sorumluluk sigortası zorunlu mali sorumluluk sigortası yerine geçer¹⁹⁴.

Yetkili idari makamlardan izin alınmadan düzenlenen ve özel bir sorumluluk sigortası yaptırılmayan durumlarda yarış sırasında ortaya çıkan zararı, zarara sebep olan

¹⁹⁴ Yılmaz, a.g.e., s. 73.

aracın sorumluluk sigortacısı karşılar ve zararı karşıladıktan sonra yarış için özel sorumluluk sigortası yaptırmayan kusurlu motorlu araç işletene rücu edebilir¹⁹⁵.

XIX) İLGİLİ MEVZUATLA GENEL HÜKÜMLERE TÂBİ KILINAN TALEPLER

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6. (1) bendinde “İlgili mevzuatla genel hükümlere tâbi kılınan talepler” zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır. Genel hükümlerin uygulanacağı haller sigorta teminatının dışında kalacaktır¹⁹⁶.

KTK m. 87/1’de; “Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.” hükmü haizdir.

Hatır taşınmasından bahsedebilmek için motorlu araç işletenin veya sürücünün zaman yönünden ve mali yönden veya diğer herhangi bir şekilde bir harcamada bulunması gerekir. Ayrıca bu harcamanın motorlu araç işleten veya sürücü için “fazladan” bir nitelik taşınması gerekir yani “her hâlükârda yapılacak olmaması” da gerekir¹⁹⁷.

Hatır için taşıma veya aracın hatır için verilmesinden kasıt, araç malikinin veya işleteninin her hangi bir maddi kaygı gütmenden aracını bir kişiye karşılıksız kullandırması veya bir kişiyi aracına alarak taşınmasıdır¹⁹⁸. KTK m. 87/1 hükmü gereği hatır taşınmalarında tehlike sorumluluğu ilkeleri uygulanmaz. Bu durumlarda kusur ilkesi geçerlidir. Araç işletenin kusurunun varlığı halinde üçüncü kişilere verilen zarardan sorumludur aksi halde sorumluluğu bulunmamaktadır. Dolayısıyla araç işleten

¹⁹⁵ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s. 953. ; Karasu, a.g.e., s. 30.

¹⁹⁶ Kender, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, s. 13.

¹⁹⁷ Kender, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, s. 13. ; Ateş, a.g.e., s. 55.

¹⁹⁸ Yasemin Durak, Turan Şahin, “Hatır İçin Taşıma”, *İ.Ü.H.F.M.*, C.XXIII, S. 1., İstanbul, 2015, s. 341.

kusurunun bulunmadığını ispat ederse hatır için taşıdığı kişiye karşı herhangi bir sorumluluk altına girmeyecektir. Aracın hatır için verildiği durumlarda araçtaki bir bozukluğun bulunmadığını ve ya kazanın bozukluktan kaynaklanmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir¹⁹⁹.

Taşımanın hatır taşınması olarak değerlendirilmesi için öncelikle ücretsiz olması, işletenin taşıma neticesinde fayda beklentisinin olmaması, sadece taşınan açısından faydalı olması gerekmektedir²⁰⁰. Ancak taşınan kişinin yakıt giderini ödemesi gibi karşılıksızlık ilişkisini bozmayacak nitelikte küçük şeyler hatır ilişkisini ortadan kaldırmaz²⁰¹. Diğer bir örnek, taşınan kişinin şoföre yemek ısmarlaması durumu hatır ilişkisini bozmaz. Ancak birinin taşınması ya da aracı kullanması işletenin hesabına büyük ölçüde fayda sağladığı durumlarda hatır taşınmasından bahsedilemez. Örnek olarak evde bulunan hastanın tedavisi için taşınan doktor ile işleten arasında hatır ilişkisi yoktur²⁰².

Hatır taşınması şartlarından olan taşınan kişi açısından ücretsiz taşıma her durumda hatır taşınmasına girmez. Örnek olarak belediye otobüslerinde 65 yaş üstü yolcuların ücretsiz taşınması veya gazilere ücretsiz taşıma hizmetinin verilmesi hatır taşınması kapsamında değerlendirilmez. Bunun sebebi bu kişilere verilen hakkın yasal olarak düzenlenmiş olmasıdır. Burada taşıyan ve taşınan kişilerin özgür iradeleri yoktur. Ücretsiz taşıma kanuni düzenlemeden kaynaklanmaktadır²⁰³.

Hatır için taşınan kişi veya aracın kullanımının bırakıldığı kişi ile işleten arasında maddi bir fayda ilişkisi olmamakla birlikte manevi bir fayda ilişkisi varsa bu durumda da hatır taşınması söz konusu olmayacaktır²⁰⁴. Örnek olarak araç işletenin aracını eşine, çocuklarına veya akrabalarına kullandırması durumunda hatır ilişkisi bulunmamaktadır.

¹⁹⁹ Ulaş, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları, s.959. ; Karasu, a.g.e., s. 35. ; Durak, Şahin, a.g.e., s. 348.

²⁰⁰ Durak, Şahin, a.g.e., s. 342.

²⁰¹ Çelikaş, a.g.e., s. 106.

²⁰² Yılmaz, a.g.e., s. 37.

²⁰³ Durak, Şahin, a.g.e., s. 343.

²⁰⁴ Çelikaş, a.g.e., s. 105.

Örnek olarak araç işletenle aynı yere gidecek olan komşusunu aracına alarak gideceği yere beraber gitmeleri durumunda hatır taşıması söz konusu değildir²⁰⁵.

XX) CEZAI KOVUŞTURMADAN DOĞAN TÜM GİDERLER İLE İDARİ VE ADLİ PARA CEZALARI

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının A.6. (n) bendinde düzenlendiği üzere adli ve idari para cezaları ve ceza kovuşturmasından kaynaklanan tüm giderler zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışındadır. Bu giderlerden araç işleten veya aracın maliki olan kişi sorumludur.

²⁰⁵ Karasu, a.g.e., s. 35.

SONUÇ

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde bulunan trafiğe kayıtlı tüm motorlu araçların işletenlerinin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 91 inci maddesi gereği mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur. Dolayısıyla otomobil, minibüs, otobüs, kamyon, çekici ve motosiklet işletenlerin bu sigortayı yaptırmaları gerekmektedir. Zorunlu mali sorumluluk sigortası ile trafik kazası neticesinde zarar gören üçüncü kişilerin yanında kazaya sebebiyet veren motorlu aracın işleteni de korunmuş olmaktadır.

Trafik kazaları hayatın olağan akışına aykırıdır ve ansızın meydana gelir. Motorlu araç işletenin bu durumun sonuçlarına karşı önceden tedbir alması ve sebep olacağı zararlara karşı bir miktar para ayırması beklenemez. Zorunlu mali sorumluluk sigortası diğer bir deyişle "Trafik Sigortası" da tam olarak burada devreye girer ve bir taraftan motorlu araç işletenin malvarlığının pasifinde oluşan artışı önlerken diğer taraftan üçüncü kişilerin zararını tazmin eder.

Motorlu araç işletenin sorumluluğu teknik anlamda tehlike sorumluluğudur. İşletme halinde olan bir motorlu aracın üçüncü kişilere vermiş olduğu bedensel zararlar ve mal varlığı zararlarından aracın işleteni sorumlu tutulmuştur. İşleten kusuruna bakılmaksızın zarardan sorumludur. Bu yönüyle araç işletene hayli ağır bir sorumluluk yüklenmiştir. İşleten ancak kazanın mücbir bir sebepten veya zarar görenin ağır kusurundan kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Ayrıca bu şartlarla birlikte araç işletenin kusurunun bulunmaması ve kazanın araçtaki bozukluktan kaynaklanmaması gerekmektedir.

Motorlu aracın işleteni olmadığı halde; yarış düzenleyicileri, motorlu aracı çalan veya gasp eden kişiler, motorlu araçla ilgili meslekî faaliyette bulunan teşebbüs sahipleri, devlet ve diğer kamu tüzel kişileri de işleten gibi meydana gelen zarardan sorumludur.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası bir sözleşmedir ve iki tarafın da birbirlerine karşı hak ve sorumlulukları bulunmaktadır. Bir taraf için hak olan durum diğer taraf açısından sorumluluk teşkil eder. Sigorta sözleşmesinin tarafları sigortacı ve sigorta ettirendir. Sigortacının zararı giderme ve poliçe verme yükümlülüğü ne karşın sigorta ettirenin de prim ödeme, bildirim yapma, zararı önleme ve azaltma yükümlülüğü bulunmaktadır.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin yasal düzenlemeler 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında hüküm altına alınmıştır. Bu düzenlemelerle mali sorumluluk sigortasının kapsamı belirlenmiştir.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 3 üncü maddesinde, mali sorumluluk sigortası kapsamına giren motorlu araçlar tanımlanmıştır. Bu hükme göre; motorlu araç, karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücü ile yürütülen taşıtlardır. Dolayısıyla hareket yeteneği bulunmayan, bir yere sabit makinalar motorlu araç olarak değerlendirilmez. Hareket yeteneği olmakla birlikte buhar, rüzgâr, insan veya hayvan gücü ile hareket eden makinalar da motorlu araç olarak değerlendirilmez. Bu sebeple de zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalır.

Zorunlu mali sorumluluk sigortası KTK m. 2 gereği karayollarında meydana gelen kazalarda uygulanır. Ayrıca karayolu ile bağlantılı olmak şartı ile akaryakıt istasyonları, park, bahçe, garaj ve yolcu terminalleri gibi karayolu araçlarına ayrılan yerlerde meydana gelen kazalarda da bu sigorta hükümleri uygulanır.

Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamı dışında bırakılan durumlar hem KTK' da hem de KZMSSGŞ'de düzenlenmiştir. Burada bulunan hükümlere göre; işletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler, işletenin yakınlarının mallarına gelen zararlara ilişkin talepler, araçta taşınan eşyaya gelen zarara ilişkin talepler, manevi tazminata ilişkin talepler, hak sahibinin kendi kusuruna denk gelen tazminat talepleri, yarışlarda kullanılan araçların sebep olduğu zararlar, çalınan veya gasp edilen aracın sebep olduğu zararlar, ceza kovuşturmasından doğan giderler ve idari ve adli para cezaları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışındadır.

14.5.2015 tarihli Resmi gazetede yayınlanarak 1.6.2015 tarihinde yürürlüğe giren yeni Genel Şartlarla sigorta kapsamı dışında bırakılan hususlarda değişiklikler yapılmış ve bu sebeple sigorta şirketlerinin sorumluluğu azaltılmıştır. Örnek vermek gerekirse motorlu araç işletenin veya şoförünün desteğinden yoksun kalan hak sahipleri üçüncü kişi olarak kabul edilmemiştir. Dolayısıyla bundan böyle işletenin ve sürücüsünün desteğinden yoksun kalan kişiler sigorta teminatından yararlanamayacaklardır.

Yeni Genel Şartlar yürürlüğe girmeden önce hatır için yararlanmadan doğan zararlar karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına dahildi. Bu duruma gerekçe olarak da hatır için yararlanmadan doğan zararların, zorunlu mali sorumluluk sigortası dışında kalacağına dair Karayolları Trafik Kanunu'nun 92 nci maddesinde ve KZMSSGŞ'de teminat dışında bırakılan haller arasında sayılmamış olması gösterilmekteydi. Fakat yeni Genel Şartlarla birlikte, KZMSSGŞ'de A.6. (1) bendi ve KTK m. 87 hükmü gereği artık hatır için yararlanmadan doğan zararların karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmıştır.

İşletme halinde olmayan araçların verdiği zararlar zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilmez. Her ne kadar bu durum KTK m. 92'de açıkça belirtilmese de buradaki sorumluluk tehlike sorumluluğu olduğundan işletme halinde olmayan araçların sebep olduğu zararlar trafik sigortası kapsamı dışındadır.

Gerek KTK'da gerekse KZMSSGŞ'de "işletme hali kavramı" tanımlanmamıştır. Bu durum doktrindeki tartışmalar sonucu hukuk düzenindeki yerini almıştır. İşletme hali kavramı konusunda başlıca iki görüş bulunmaktadır. Bir görüşe göre aracın işletme halinde sayılması için motor ve ışık düzeninin çalışıyor olması gerekmektedir. Daha açık anlatımla kaza anında aracın mekanik olarak çalışıyor olması gerekir. Diğer bir görüşe göre ise; araç trafiğe çıktığı andan itibaren işletme halindedir. Dolayısıyla kaza anında araç çalışır durumda olmasa dahi işletme halinde sayılır.

KAYNAKÇA

ADAL Erhan, “Motorlu Taşıt Kazalarına Karşı Mecburi Sorumluluk Sigortası”, *İ.Ü.H.F.M.*, C. XXX, S.3-4, İstanbul, 1964, ss.861-896.

AŞÇIOĞLU Çetin, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuk ve Ceza Sorumlulukları*, 1.b., Ankara: y.y., 2005.

ATAMER Kerim, “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş”, *BATİDER*, C.XXVII, S. 1., Ankara, 2011, ss. 21-106.

ATEŞ Hüseyin, “Motorlu Araç İşletenin Sorumluluktan Kurtulması”, *TBB Dergisi*, S. 100. Ankara, 2012, ss. 343-362.

ATEŞ Hüseyin, “Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. VIII, S. XXXXXXXXXVII, 2013, ss. 50-68.

ATEŞ Hüseyin, “İşletme (Hareket) Halince Olmayan Motorlu Aracın Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk”, *Ankara Barosu Dergisi*, S. 2, Ankara, 2012, ss. 419-427.

BOLATOĞLU Bolat, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araçlar İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, Ankara: Kazancı Hukuk Yayınları, 1988.

BOZER Ali, *Sigorta Hukuku*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1981.

BOZKURT Tamer, *Sigorta Hukuku*, 11. b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018. (Sigorta Hukuku)

BOZKURT Tamer, *Ticaret Hukuku-Sigorta Hukuku*, C. IV, 9. b., On İki Levha Yayıncılık: İstanbul, 2016.

ÇEKER Mustafa, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku*, 15.b., Adana: Karahan Kitapevi, 2016.

ÇELİKTAŞ Demet, *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, 1.b., İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 1987.

DURAK Yasemin, Turan ŞAHİN, “Hatır İçin Taşıma”, *İ.Ü.H.F.M.*, C.XXIII, S. 1., İstanbul, 2015,ss.339-362.

DÜZGÜN Aslan, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) Zarar Kavramı ve Sigortacının Rücu Hakkı”, *BATİDER*, C. XXIX, S. 3, Ankara (2013), ss. 189-216

EREN Fikret, “Karayolları Trafik Kanununa Göre Motorlu Araç İşletenin Akit Dışı Sorumluluğunun Hukuki Niteliği ve Unsurları”, *A.Ü.H.F.D.*, C.XXXII, S. 1., Ankara, 1987, ss.159-212.

EREN Fikret, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 20. b. Ankara: Yetkin Yayınları, 2016.

GÖKCAN Hasan Tahsin, Seydi KAYMAZ, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk Tazminat-Sigorta- Rücu Davaları ve Trafik Suçları*, 2. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2001.

GÜRSOY Kemal Tahir, “Manevi Zarar ve Tazmini”, *A.Ü.H.F.D.*, C. XXX., S. 1., Ankara, 1973.

GÜVEL Enver Alper, Afıtap Öndaş GÜVEL, *Sigortacılık*, 5. b., Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2010.

HAVUTÇU Ayşe -Emre Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukuki Sorumluluk*, 1. b., Ankara: Seçkin Kitabevi, 1999.

KARASU Rauf, *Yargıtay ve Sigorta Tahkimi İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası*, 1.b., Ankara: Yetkin Yayınları, 2016.

KAYIHAN Şaban, *Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu*, 1. b., Ankara: Seçkin Yayınevi, 2004. (Prim Ödeme)

KAYIHAN Şaban, "Zarar Sigortalarında Sigortacının Halefiyeti" *M.Ü.H.F.H.A.D.*, C. XXII, S. 3, İstanbul, 2016, ss. 1591-1620. (Sigortacının Halefiyeti)

KAYIHAN Şaban, “Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasında (ZMMS= Trafik Sigortası) Sigorta Ettirenin Kendi Tam Kusuru ile Vefatı Halinde Mirasçılarının Üçüncü Kişi Sıfatıyla Müteveffanın Sigortacısına Başvurmaları Durumuna ilişkin Hukuki Düşünceler”, *M.Ü.H.F.H.A.D.*, C. XXII, S.1., İstanbul, 2016, ss. 251-263. (Hukuki Düşünceler)

KENDER Rayegan, *Türkiyede Huhusi Sigorta Hukuku*, 13.b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014.

KENDER Rayegan, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi”, *Y.Ü.H.F.D.*, C. XIII, S. 1., İstanbul, 2016, ss. 8-46.

KENDER Reyagan, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Yeni Genel Şartları Hakkında”, *İKÜHFD*, C. XVI, S. 2, İstanbul (2017), ss. 107-150.

KILIÇOĞLU Ahmet M., “ Manevi Tazminatın Hukuki Niteliği”, *Ankara Barosu Dergisi*, S.1., Ankara, 1984, ss. 15-22.

MEMİŞ Tekin, *Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Yargısal Denetimi*, 1.b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

OĞUZMAN M. Kemal, M. Turgut ÖZ, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 12. b., C.II, İstanbul: Vedat Yayıncılık, 2016.

ÖNCÜ Azim, “Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Bakımından Sigortacının Sorumlu Olduğu Tazminatın Kapsamı”, *Fides Hukuk Dergisi*, S. 1., 2018, ss.47-81.

ÖZDEMİR H. Enver, *Trafik Kazalarından Doğan Tazminat ve Sigorta Davaları*, 2.b., İstanbul: Tifdruk Matbaacılık, 1988.

ÖZSUNAY Ergun, “Trafik Hukuku Bakımından Sorumlu Şahsın Tespitinde Maddi Sistem”, *İ.Ü.H.F.M.*, C. XXXV, S. 1-4, İstanbul, 1970, ss. 553-564 (Trafik Hukuku)

ÖZSUNAY Ergun, “Çalınan veya Araç Sahibinin İzni Dışında Kullanılan Motorlu Taşıt Araçlarının Sebep Olduğu Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk”, *İ.H.F.M.*, C. XXX, S. 3/4, İstanbul, 1964, ss.827-860.

ÖZÜDOĞRU Haşim, Çiğdem Çetin, “Türkiye’de Sigortacılıkta Güncel Sorunlar”, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, C.XXXXXII, S. 2., 2017, ss.57-70.

SİGORTA TAHKİM KOMİSYONU, *Hakem Karar Dergisi*, S. 31, 2017 Temmuz- Eylül, ss. 17-20.

SİGORTA TAHKİM KOMİSYONU, *Hakem Karar Dergisi*, S. 34, 2018 Nisan-Haziran.

SİGORTA TAHKİM KOMİSYONU, *Hakem Karar Dergisi*, S. 36, 2018 Ekim-Aralık, ss. 20-31.

SİVRİ Ahmet, “Karayolları Trafik Kanunu’na Göre Araç İşletenin Hukuki Sorumluluğu”, *İKÜHFD*, C.XV, S. 2, İstanbul (2016), ss. 585-634.

ŞENOCAK Kemal, “Mal Sigortalarında Sigorta Ettirenin Zararı Önleme ve Azaltma Vecibesi”, *A.Ü.H.F.D.*, C. XXXXIV, S.1, Ankara, ss. 365-424.

ŞENOCAK Kemal, “Türk Ticaret Kanunu’nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği”, *A.Ü.H.F.D.*, C. XXXXXVIII, S. 1, Ankara, 2009, ss. 189-229.

ULAŞ Işıl, *5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’na Göre Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku Genel Hükümler Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, 8.b., Ankara: Turhan Kitapevi, 2012.

ULAŞ Işıl, “Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı”, *BATİDER*, C. XXXI, S. 2, Ankara, 2015, ss. 5-36.

ÜNAN Samim, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku*, 1.b., İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

ÜNAN Samim, *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko*, 1.b., İstanbul: Beta Yayıncılık, 1998.

YILDIRIM Ayça Akkayan, “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, *İ.U.H.F.M*, C. XX, S.1, İstanbul, 2012, ss. 203-220.

YILMAZ Hamdi, *Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Motorlu Araç İşletenin Hukuksal Sorumluluğu*, 1.b., İstanbul: Vedat Yayıncılık, 2014.

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

<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>

<http://www.kazanci.com>

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

TEZ ÇOĞALTMA VE ELEKTRONİK YAYIMLAMA İZİN FORMU

Yazar Adı Soyadı	Mehmet Furkan SÖNMEZ
Tez Adı	KARAYOLLARI MOTORLU TAŞITLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINDA TEMİNATIN KAPSAMI DIŞINDA KALAN HALLER
Enstitü	Sosyal Bilimler
Anabilim Dalı	Özel Hukuk
Tez Türü	Yüksek Lisans
Tez Danışman(lar)ı	Doç Dr. Halit AKER
Çoğaltma (Fotokopi Çekim) İzni Kısıtlama	<input type="checkbox"/> Patent Kısıt (2 yıl) <input type="checkbox"/> Genel Kısıt (6 ay) <input checked="" type="checkbox"/> Tezimin elektronik ortamda yayımlanmasına izin veriyorum.

Hazırlamış olduğum tezimin belirttiğim hususlar dikkate alınarak, fikri mülkiyet haklarım saklı kalmak üzere Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı tarafından hizmete sunulmasına izin verdiğimi beyan ederim.

Tarih : 22/08/2013

İmza : 