

SİGORTACININ İŞLETENE RÜCU HAKKI

ÇELİK AHMET ÇELİK

I- GİRİŞ

Sigortacı, bazı durumlarda sigorta ettirene (kendi sigortalısına) rücu edebilir. Özellikle KTK. m.95'e göre sigorta ettirenin prim borcunu ödememiş olması, limitlerin artmasından sonra ek poliçe yaptırmaması, sigorta süresi bittikten sonra poliçenin yenilenmemesi gibi durumlar, zarar gören üçüncü kişilere karşı ileri sürülemeyeceğinden, sigortacı, yeni limitler üzerinden veya sözleşme süresi bittikten sonra ödeme yapmış ise, yükümlülüklerini yerine getirmemiş olan kendi sigortalısına karşı dönme hakkını kullanabilecektir.

Bunun dışında Genel Şartların B.4 (eski 4) maddesinde sayılan durumlarda da, sigortacının kendi sigortalısına karşı dönme hakkını kullanabileceği kabul edilmiştir. Bunlar:

1) Tazminatı gerektiren olay, **işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasdi bir hareketi veya ağır kusuru** sonucunda meydana gelmiş ise,

2) İşleten, yetkili makamlardan izin almaksızın düzenlenen bir **yarış için** Karayolları Trafik Kanunu uyarınca yapılması gereken **özel bir sigortanın yapılmamış olduğunu biliyorsa** veya gerekli özeni göstermesi halinde bilebilecek durumda ise,

3) Tazminatı gerektiren olay, aracın Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine göre gereken **ehliyetnameye sahip olmayan kişiler** tarafından sevk edilmesi sonucunda meydana gelmiş ise,

4) Tazminatı gerektiren olay, işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin veya motorlu aracın hatır için karşılıksız olarak kendilerine verilen kişilerin **uyuşturucu veya keyif verici maddeler almış olarak** aracı sevk ve idare etmeleri esnasında meydana gelmiş veya olay, yukarıda sayılan kişilerin alkollü içki almış olmaları nedeniyle aracı güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş bulunmalarından ileri geliyorsa,

5) Tazminatı gerektiren olay, **yolcu taşımaya ruhsatlı olmayan araçlarda yolcu taşınması** veya yetkili makamlarca tesbit edilmiş olan **istiaab haddinden fazla** yolcu veya yük taşınması veya **patlayıcı, parlayıcı ve tehlikeli maddeleri taşıma** ruhsatı bulunmayan araçlarda, bu maddelerin parlama, tutuşma ve infilakı yüzünden meydana gelmiş ise,

6) Sigorta ettirenin, rizikonun gerçekleşmesi halinde, B.1 maddesinde belirtilen. (beş gün içinde ihbar, koruma ve kurtarma önlemleri alma, bilgi ve belgeleri gecikmeksizin verme, açılan davayı duyurma, başka sigorta sözleşmeleri varsa bunları bildirme) yükümlülüklerini yerine getirmemesinden dolayı zarar ve ziyan miktarında bir artış olursa,

7) Tazminatı gerektiren olayın aracın çalınması veya gaspedilmesi sonucunda olması halinde, **çalınma veya gaspedilme olayında** işletenin kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğu tespit edilirse,

Bütün bu durumlarda sigortacı, sigortacısına (işletene) karşı dönme (rücu) hakkını kullanabilecektir.

Şimdi bunların ayrıntılarına girelim ve ayrı ayrı inceleyelim:

II- TRAFİK SİGORTASI GENEL ŞARTLARINA GÖRE SİGORTACININ SİGORTALISINA RÜCU EDEBİLECEĞİ DURUMLAR

1- Kazanın, işletenin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin “kasti bir hareketi veya ağır kusuru” sonucu olması

Genel Şartlar B.4 maddesi (a) bendine göre, işletenin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin “kasti bir hareketi veya ağır kusuru” sonucu meydana gelen kazalar nedeniyle sigorta bedelini ödeyen sigortacı, sigorta ettirene (işletene) rücu edebilecektir.

Bunun karşıt anlamı, eğer işletenin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin “**kasti bir hareketi veya ağır kusuru**” yoksa, “**yüzde yüz kusurlu olsalar bile**” sigortacının dönme (rücu) hakkından söz edilemeyeceğidir.

Sürücünün veya yardımcı kişilerin “**kasıtlı**” davranışları saptanabilir bir eylem olarak ortaya çıkabilir ise de, “**ağır kusur**”un ne olduğu bugüne kadar yeterince tanımlanmış ve unsurları belirlenmiş değildir. Yargıtay kararlarındaki tanımlamalara göre. “Ağır kusur, özel bir hukuk kavramı olup, **kasıt olmamakla birlikte, kasta yakın bir kusurun varlığı** anlamına gelir.” Gene Yargıtay kararlarına göre: “Sürücü yüzde yüz kusurlu olmakla birlikte, **kasti veya kasta yakın bir kusuru söz konusu değilse**, sigortacının dönme (rücu) hakkı doğmayacaktır.”

Örneklerle açıklamak gerekirse, kaygan zeminde ani fren yapma, hatalı sollama, mucurlu yolda hızını kesmeme, kavşaklara ve dönemeçlere hızla girme, geçme yasağına uymama, kırmızı ışıkta durmama, uykusuz ve yorgun uzun süre araç kullanma gibi durumlarda, kaza yapan sürücü yüzde yüz (tam kusurlu) bulunabilir ise de, bunlar “dikkatsiz ve tedbirsizce, kurallara ve yasaklara aykırı” olarak araç kullanma kapsamında olup, kasıtlı veya kasta yakın bir ağır kusur sayılamaz. Bu nedenle, bu gibi durumlarda sigortacının dönme (rücu) hakkından söz edilemez.

Bu konuda Yargıtay kararlarından örnekler şöyledir:

“Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, ağır kusur kavramı, bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla birlikte kasta yakın bir kusurun varlığını ifade eder. Sigorta Genel Şartlarında “tam kusur”dan değil, “kasıt” ve “ağır kusur”dan söz edilmektedir. Hükme dayanak yapılan bilirkişi raporunda da belirtildiği üzere, sürücünün 2918 sayılı KTK’nun 57.maddesi hükmüne aykırı şekilde kavşaklarda geçiş önceliğine uymaksızın tedbirsiz ve dikkatsiz araç kullanması kusur oluştursa bile, dava konusu olayın oluş şekline göre “ağır kusur” değildir. Bu nedenle, sürücünün 8/8 kusurlu olması, sigorta şirketine rücu hakkı vermez.”

(11.HD. 16.01.2006, E.2005184 – K.2006/121)¹

“Sigorta Genel Şartlarında “tam kusur”dan değil, “kasıt” ve “ağır kusur”dan söz edilmektedir. Bilindiği üzere, ağır kusur kavramı, bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla birlikte kasta yakın bir kusurun varlığını ifade eder. Bu nedenle sürücünün kasta dayanmayan tam kusuruyla verdiği zarardan dolayı, sigortacının, üçüncü kişiye ödediği tazminat nedeniyle rücu hakkı yoktur. Somut olay incelendiğinde, bilirkişi raporunda, sürücünün kırmızı ışıkta kavşağa girmiş olması nedeniyle yüzde kusurlu olduğu sonucuna varılmış olup, yukarıda anılar ilkeler doğrultusunda sürücünün eyleminin kasıtlı bir hareket veya ağır kusur olmadığı, bilirkişi raporunda da isabetli olarak belirlendiği üzere, sürücünün

¹ Kazancı Yazılım

kavşakta gerekli dikkati göstermeyerek kusurlu olduğunun, ancak ağır kusurunun bulunmadığının da kabulü zorunludur.”

(11.HD. 30.10.2001, 5330-8413) ²

“Sürücü, bilirkişi raporuna göre, yolun kenarında park halinde bulunan araca çarparak trafik kazasına neden olmuştur. Bu hal kasıt veya ağır kusur olarak değerlendirilemez. Bilindiği üzere, “ağır kusur” kavramı, bir özel hukuk kavramı olup, kasıt olmamakla birlikte kasta yakın bir kusurun varlığını ifade eder. Dava konusu olayda, sürücü kusurlu olmakla birlikte, ağır kusurlu olmadığının kabulü gerekir. Aksi halde, sigorta yaptırmanın bir anlamı kalmaz.”

(11.HD. 11.05.2000, 2961-4140) ³

2- Yetkili makamdan izin alınmadan yarış düzenlenmesi ve özel sigorta yaptırılmaması

KTK 105. maddesi 4.fıkrasına göre: “Yetkili makamdan izin alınmaksızın düzenlenen bir yarışta vuku bulan 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 işleten veya işletenlere rücu edebilir.”

3- Aracın gereken ehliyetnameye sahip olmayan kişilere kullandırılması

KTK 36-45 maddelerinde sürücü belgeleri, hangi araçlarda ne tür sürücü belgesinin gerekli olacağı ayrıntılı olarak açıklanmış olup, motorlu aracın ehliyetsiz kimseler veya taşıta uygun sürücü belgesine sahip olmayan kimseler tarafından kullanılması sırasında bir kaza olursa, üçüncü kişilere tazminat ödeyen sigortacı işletene rücu edebilecektir. Bize göre, kazanın nedeni, sürücünün ehliyetsiz olması ya da sürücü belgesinin yetersizliği değilse, (arada **nedensellik bağı** bulunmuyorsa) sigortacının işletene dönme (rücu) hakkı olmamak gerekir.

4- Uyuşturucu veya keyif verici maddeler ya da alkol almış ve bu yüzden güvenli araç sürme yeteneklerini kaybetmiş sürücülerin kaza yapmaları

2918 sayılı KTK.nun 48. maddesine ve buna bağlı Yönetmeliğin 97.maddesine göre “ Uyuşturucu veya keyif verici maddeleri almış olanlar ile alkollü içki almış olması nedeniyle güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş kişilerin karayolunda araç sürmeleri yasaktır.”

İşletenler ve özellikle yolcu taşımacıları, otobüs sürücülerini ve yardımcı personeli özenle seçmek, onların her türlü özelliklerini bilmek, kişilik yapılarını, davranışlarını ve yaşam biçimlerini yakından izlemek zorundadırlar. Yolcu taşıma sorumluluğunu üstlenen kişilerin kötü alışkanlıkları görmezden gelinemez ve asla bağışlanamaz. Hele uyuşturucu ve keyif verici maddeler kullandıkları, alkolik oldukları saptananların derhal işine son verilmelidir.⁴ Ara sıra içki içmek kusur sayılmaz ise de, yola çıkarken veya mola verilen yerde (güvenli sürme yeteneğini etkilemediği ileri sürülse bile) onca yolcunun can

² YKD.2002/2-234

³ Yasa H.D.2002/1-92, no:35

⁴ 1996 yılında Haliç Köprüsü yakınında tanınmış bir firmaya ait otobüsün uçuruma yuvarlanması sonucu, ondört kişinin öldüğü, bir çok kişinin yaralanıp sakat kaldığı kazanın, uyuşturucu bağımlısı şoför muavininin şoföre saldırması ve boğazına sarılması sonucu meydana geldiği ileri sürülmüştür.

sorumluluğunu üstlenmiş bir otobüs şoförünün içki içip direksiyona geçmesi, bizce, kasıt derecesinde ağır bir kusur sayılmalıdır.

Genellikle sigorta rücu davalarında, sürücünün alkollü oluşu yeterli neden sayılmayıp, kazanın alkolün etkisi altında meydana gelip gelmediği araştırılmakta, başka bir deyişle alkollü araç sürme ile kazanın oluşu arasında “nedensellik bağı” aranmakta ise de, bizce, bu değerlendirme, yolcu taşıyan otobüs sürücüleri için geçerli olmamak gerekir. Daha çok Kasko Sigortalarıyla ilgili rücu davalarında, kazanın nedeninin alkol olmadığı saptandığında dava reddedilmekte ise de, oradaki durum farklıdır ve kişiseldir. Bunu yolcu taşıyan sürücülerin yüksek özen borcu ile karıştırmamak gerekir.

5- İşletenin (taşımacının) yetki belgesi almadan yolcu taşınması

Genel Şartlar B.4 maddesi (e) bendine göre “Tazminatı gerektiren olay, **yolcu taşımaya ruhsatlı olmayan araçlarda yolcu taşınması** yüzünden meydana gelmiş ise, zarar görenlere tazminat ödeyen sigortacı, işletene (taşımacıya) rücu edebilecektir.

2918 sayılı KTK 29 vd. maddelerine göre trafiğe çıkarılacak araçların teknik şartlara uygun olması gerekir. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 5'inci ve buna bağlı Yönetmeliğin 6'ncı maddesine göre, taşımacılık yapacak ve benzer faaliyetlerde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin ilgili Bakanlıktan yetki belgesi almaları zorunludur. Yasa'nın 7'nci ve Yönetmeliğin 54. maddesine göre, yetki belgesi alınmadan taşımacılıkla ilgili herhangi bir faaliyette bulunulamaz. Ayrıca yetki belgesi sahibinin taşıt belgesine kaydedilmeyen ve taşıt kartı bulunmayan taşıtlar taşımalarda kullanılamaz. Gene Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7'nci ve Yönetmeliğin Yönetmeliğin 23/b maddesine göre, taşımacı, teknik şartlara uymayan taşıtları trafiğe çıkarmamak zorundadır.

Teknik şartlara uymayan taşıtlarla yolcu taşınması son derece tehlikeli ve bir sorumsuzluk örneğidir. Bu tür taşıtların daha sıklıkla kazalara neden olduğu görülmektedir.

Burada şöyle bir ayrıntıya dikkati çekmek isteriz:

Yetki belgesi bulunmayan ya da taşıt belgesine kaydedilmeyen taşıtlarla yolcu taşımacılığı yapıldığı sırada bir kaza olmuş ve sigortacı tazminat ödemek zorunda kalmışsa, sırf bu nedenle taşımacıya rücu edebilecek midir? Yasalardaki hükümlere göre araçtaki bozukluk (teknik arıza), taşımacıyı sorumluluktan kurtaran nedenlerden değil ise de (4925 sayılı Yasa m.18/2 ve 2918 sayılı KTK m.86/1), sırf araçtaki bozukluk (teknik arıza), sigortacıya rücu hakkı vermez. Bunun için, yukarıda açıklandığı gibi, yasa ve yönetmelik hükümlerine aykırı olarak teknik şartlara uymayan bir taşıtla yolcu taşınmış olmalı ve kaza bu yüzden meydana gelmiş olmalı, arada “nedensellik bağı” bulunmalıdır.

6- İstiap haddinden fazla yolcu veya yük taşınması ve kazaya etkisi

2918 sayılı KTK 65.maddesinde, taşıma sınırı üstünde yolcu ve yük alınması, gabari dışı ve dingil ağırlıklarını aşacak şekilde ve yol koşulları dikkate alınmadan yükleme yapılması yasaklanmıştır. Genel Şartlar B.4 maddesi (e) bendinde de “yetkili makamlarca tespit edilmiş olan **istiap haddinden fazla** yolcu veya yük taşınması” rücu nedenleri arasında yer almış ise de, Yargıtay kararlarına göre, sırf yükleme (istiap) sınırının aşılmış olması, sigortacıya dönme (rücu) hakkı vermez. Ayrıca, kazanın oluşu ile yükleme sınırının aşılması arasında “nedensellik bağı” kurulabilmelidir. Başka bir deyişle, kaza, yükleme sınırının aşılması yüzünden meydana gelmiş olmalıdır. Bu konuda iki karar örneği aşağıdadır:

“Taşıtın ruhsatında belirtilen taşıma haddinden fazla yük ve yolcu taşınması sırasında meydana gelen zararların teminat dışı kabul edilebilmesi için, riziko ile istiap haddinden fazla yük yada yolcu taşıma arasında uygun “nedensellik bağı”nın bulunması ve kazanın salt bu nedenle meydana gelmesi gerekir. Başka bir anlatımla, **sadece istiap haddinin aşılmış olması, rizikonun teminat dışı olduğu sonucunu doğurmaz.** Ayrıca, bu hususun davacı sigorta şirketince kesin bir şekilde kanıtlanması gerekir.”

(11.HD. 02.11.2004, 1608-10733)⁵

“Aracın ruhsatında belirtilen istiap haddinden fazla yük ve yolcu taşınması halinde oluşan hasar ve zararlar sigorta güvencesi dışında bırakılmıştır. Ancak, Dairemiz, bu istisna hükmünü uygularken, gerçekleşen **riziko ile istiap haddinden fazla yük ve yolcu taşıma arasında “uygun nedensellik bağı”nın bulunmasını** ve ancak kazanın salt bu nedenle meydana gelmesi koşulu ile riziko ve hasarın sigorta güvencesi dışında olduğunu kabul etmektedir. Oysa, uzman bilirkişi raporunda istiap haddinin aşılması ile kaza arasında doğrudan sebep-sonuç ilişkisi bulunmadığı saptandığına göre, davanın kısmen kabulü gerekir.”

(HGK.05.12.2001, E.2001/11-1109 K.2001/1108)⁶

Yukardaki karar örneklerinde görüldüğü gibi, zarar gören kişilere sorumluluk sigortasından ödeme yapan sigortacının, işletene ve taşımacıya dönebilmesi (rücu edebilmesi) için, kazanın oluşu ile taşıma sınırının üstünde fazla yolcu ve yük alınması arasında “**nedensellik bağı**” kurulabilmelidir.

7- Tehlikeli ve zararlı maddelerin izin ve önlem alınmadan taşınması

KTK 65.maddesi (d) bendine göre, tehlikeli ve zararlı maddelerin gerekli izin ve tedbirler alınmadan taşınması yasaktır. Genel Şartlar B.4 maddesi (e) bendine göre de: “Tazminatı gerektiren olay, **patlayıcı, parlayıcı ve tehlikeli maddeleri taşıma** ruhsatı bulunmayan araçlarda, bu maddelerin parlama, tutuşma ve infilakı yüzünden meydana gelmiş ise” zarar görenlere tazminat ödeyen sigortacı, işletene rücu edebilecektir.

8- Aracın çalınması veya gasp edilmesinin, işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru sonucu olması

Genel Şartlar B.4 maddesi (g) bendine göre “Tazminatı gerektiren olayın aracın çalınması veya gaspedilmesi sonucunda olması halinde, **çalınma veya gaspedilme olayında** işletenin kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğu tespit edilirse” tazminatı ödeyen sigortacı işletene karşı dönme (rücu) hakkını kullanabilir.

KTK. 107.maddesi 1.fıkrasında “İşleten, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerden birinin, aracın çalınmasında veya gasbedilmesinde kusurlu olmadığını ispat ederse, sorumlu tutulamaz” denilmiştir. Bunun karşıt anlamı, işleten ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler çalınma ve gasp olayından bir kusurları bulunmadıklarını kanıtlayamazlarsa, sorumlu olacaklar demektir. Öyle olunca da, sigortacının dönme (rücu) hakkı doğacaktır.

⁵ Manisa Barosu Dergisi. Ocak/2006, sayı:96, sf.135)

⁶ Kazancı Yazılım

Yolculuk sırasında gasp ve soygun olayları, yalnız ıssız ve boş yollarda değil, kimi zaman ana yollarda bile gerçekleşebilmektedir. Örneğin, taşıta yolcu olarak binen kişiler, uygun bir yere geldiğinde yolcuları ve görevlileri tehdit ederek paralarını ve değerli eşyalarını alıp kaçırmaktadırlar. Başka bir örnekte, yola barikat kurup otobüsü durdurmakta, gasp ve soygun yapmaktadırlar.⁷

Gasp ve soygun sırasında soyguncuların şiddet uygulaması sonucu, ölen veya bedensel zarara uğrayan yolculara veya hak sahiplerine sigorta bedeli ödeyen sigortacı, hangi nedenlerle işletene rücu edebilecektir? Kuşkusuz, her olayda olduğu gibi, bu tür olaylarda da işleteni sorumlu tutabilmek için “**nedensellik bağı**” aranacaktır.

İşleten, niçin ve hangi durumlarda sorumlu tutulabilir? Bunun yanıtı somut olaylarda aranmalıdır. Örneğin, belli bir hat üzerinde düzenli yolcu taşımacılığı yapan tanınmış bir firmanın sürücüsü ve yardımcıları, yol boyunca durarak kimliği belirsiz kişileri yolcu olarak otobüse alırlarsa ve bu kişiler gasp ve soygun yaparlarsa, taşımacı, yardımcı kişilerden sorumluluğu nedeniyle sonucuna katlanmak ve sigortacının açtığı rücu davasında tazminat ödemek durumunda kalır.

Taşımacı, yolculuğun başlangıcında dahi, yolcuları ve eşyalarını denetimden geçirmekle, kuşku duyarsa gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 22/c maddesinde taşımacının, yolcu ve eşyasını güvenlik içinde taşınmasından sorumlu olduğu açıklanmış; Yönetmeliğin 26.maddesi 3.fikrasında da taşımacıya “bir ihbar veya şüphe halinde en yakın resmi güvenlik birimlerinin görevlileri huzurunda eşyayı kontrol ettirebilme” yetkisi tanınmıştır.

Yargıtay 4.Hukuk Dairesi'nin 29.01.2003 gün 2002/10635-2003/904 sayılı kararında:

“Taşıyıcının taşıdığı kişi ve eşya ile ilgili gerekli önlemleri alması ve özen göstermesi genel bir hukuk kuralıdır. Bu bağlamda davalı taşıdığı yolcuların güvenliğini sağlamak için kişileri ve eşyalarını denetimden geçirmekle yükümlüdür” denilmiştir.⁸

Sonuç olarak, gasp ve soygun olaylarında, işletenin ve taşımacının ve eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin bağışlanmaz bir ihmali ve kusuru saptanabiliyorsa; ayrıca yolcuların uğradığı zararlar ile işletenin (taşımacının) ve yardımcı kişilerin ihmal ve kusurları arasında bir “**nedensellik bağı**” kurulabiliyorsa, sigorta bedellerini ödeyen sigortacı, işletene ve taşımacıya karşı dönme (rücu) hakkını kullanabilecektir.

9- Kazanın, taşıt kullanma sürelerine uyulmamasından kaynaklanması

Trafik Sigortası Genel Şartları'nda “taşıt kullanma sürelerine uyulmaması” yüzünden meydana gelen kazalar, sigortacıya dönme (rücu) hakkı veren nedenler arasında yer almamış ise de, biz, sigortacının Yasa hükümlerine dayanarak bu konuda dahi dönme (rücu) hakkı bulunduğu kanısındayız.

⁷ Soygun ve gasp olaylarına daha çok Güneydoğu bölgelerinde rastlanmakta ise de, son yıllarda en işlek ana yollarda bile bu tür olaylarla karşılaşıldığı görülmüştür. Örneğin, İki yıl kadar önce Ankara-İstanbul seferini yapan tanınmış bir firmanın otobüsüne yolcu olarak binen soyguncular, sürücünün ensesine silâh dayayarak otobüsü ıssız bir yola götürmüşler ve orada yolcuları soymuşlardır.

⁸ (YKD.2003/5-696)

2918 sayılı KTK'nun 49.maddesine bağlı olarak Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 98. maddesine göre:

1. Sürücülerin 24 saatlik herhangi bir süre içerisinde **toplam 9 saatten ve sürekli olarak 5 saatten fazla** araç sürmeleri yasaktır. Bunların 5 saatlik sürmeden sonra **30 dakika dinlendirilmeleri** gerekmektedir.

2. Şehirlerarası yük ve yolcu taşıması yapan işletenler, 9 saat araç kullanma süreleri dolan sürücülerin gidecekleri yolu dikkate alarak **yedek sürücü** hazır bulundurmaları zorunludur.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin "sürücülerin çalışma süreleri" başlıklı 62. maddesine göre de, sürücüler ve bunları çalıştıran yetki belgesi sahipleri, **çalışma süreleri** bakımından, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna dayanılarak çıkartılan Yönetmelik hükümlerine uymak zorundadırlar. Bu süreler taşıtlarda bulunan **takograf** cihazındaki bilgilere göre tespit edilir.

Kazaların başlıca nedenlerinden biri de sürücülerin yorgun ve uykusuz araç kullanmaları, bu yüzden dikkatlerinin dağılmasıdır. Çoęu taşımacılar, büyük miktarda paralar ödeyerek satın aldıkları otobüslerde düşük ücretli ve niteliksiz şoförler kullanmakta, yol uzunluğunu gözeterek ikinci bir sürücü görevlendirmemekte, uzun bir yolculuğu tamamlayan sürücüyü iyice dinlendirmeden, uykusuz ve yorgun yeni bir sefere çıkarmakta, çalışma sürelerini düzenlemede yüksek özen göstermemektedirler. Bu nedenlerden biri veya birkaçı yüzünden bir kaza olmuş olup da, yüksek sigorta bedelleri ödeyen sigortacı, bunları öğrenerek dönme (rücu) davaları açarsa haklı olacaktır.