

KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI ZORUNLU KOLTUK FERDİ KAZA SİGORTASI

ÇELİK AHMET ÇELİK

I- TANIM

Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası, yolculuğun başlangıcından bitişine kadar, otobüsün içinde veya dışında, otobüs hareket halinde iken veya değilken, yolculuk sırasında veya bekleme, duraklama ve mola yerlerinde karşılaşılabilecek her türlü kazalara karşı, sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına taşımacı tarafından yaptırılması zorunlu bir kaza (can) sigortası olup, kazanın oluşunda taşımacının yada sürücü ve yardımcılarının bir kusurları bulunmasa bile, ölümlerde sigorta poliçesinde yazılı tutarın tamamı, bir zarar (destekten yoksunluk) hesabı yapılmaksızın, ölen kişinin mirasçılarına eksiksiz ve kesintisiz olarak; yaralanmalarda beden gücü kayıp oranına göre zarar gören kişilere ödenir.

II-TOPLU TAŞIMADA CAN SİGORTALARININ ÖNEMİ

Ülkemizde uzun yıllar önce, demiryollarının geliştirilmesi bir yana bırakılarak, karayolu taşımacılığına ağırlık verilmesi sonucu, şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığı yaygınlaşmış, özel otomobil sayısındaki olağanüstü artışla birlikte yetersiz ve elverişsiz yollarda can kayıpları alabildiğine artmış; trafik kazalarında ülkemiz dünya genelinde ön sıralarda yer alır olmuştur. Özellikle otobüs kazalarındaki toplu ölümler, yasal düzenlemelerdeki gecikmeyi yönetimlere ve yasa koyucuya anımsatmış ve önlem alma gereğini duyurmuştur.

Önceleri kazalara karşı, yalnızca Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili maddelerine göre yapılması zorunlu tek bir sigorta türü (Mali Sorumluluk-Trafik Sigortası) varken, şehirlerarası yolcu taşıyan otobüs işletmecilerine "Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" yaptırma yükümlülüğü getirilmiş; 2003 yılında yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Kanunu'yla da "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Mali Sorumluluk Sigortası" adıyla yeni bir sigorta türü de eklenerek yolcular için sigorta sayısı üçe çıkarılmıştır.

Otobüs işletmecilerinin yaptırmak zorunda oldukları bu üç sigorta türünden ikisi, Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası ile Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası, birer "sorumluluk sigortası" türü olup, bununla sigortacı, sigorta ettiren (araç sahibi-işleten) yararına onun hukuki sorumluluğunu belli bir miktarla sınırlı olarak üzerine almaktadır. Sorumluluk sigortaları bir başka yönden "zarar sigortası" türü olup, üçüncü kişiler bir zarara uğradıklarında sigortacının ödeyeceği tazminat, sigorta poliçesinde yazılı olan tutarın tamamı değil, ölümlerde destekten yoksun kalanların hesaplanacak olan maddi zararlarının; bedensel zararlarda sakatlık oranlarına, işgöremezlik sürelerine ve kazanç kayıplarına göre hesaplanacak maddi zararların kusura karşılık olan tutarlarıdır. Başka bir deyişle, mali sorumluluk sigortalarında, zarar gören kişilerin malvarlıklarındaki eksilme giderilmeye çalışılmaktadır. Bunlara kısaca "mal sigortaları" da denilmektedir.

Buna karşılık Zorunlu Koltuk Sigortası, sigorta ettiren (otobüs işletenleri) yararına ve onun hukuki sorumluluğunu üstlenen bir sorumluluk ve zarar sigortası değil, ferdi kaza sigortaları arasında yer alan bir "can sigortası" türü olup, sigorta bedeli, hesaplanacak zarar tutarına göre değil, sigorta poliçesinde belirtilen miktar üzerinden ödenmektedir. Çünkü, kaza (can) sigortası, bir tutar (meblâğ) sigortasıdır. Tutar (meblâğ) sigortasında, kişilerin kazaya uğramaları durumunda, somut zarar ne olursa olsun, sigorta poliçesinde yer alan tutar, kazaya uğrayan kişiye veya yakınlarına eksiksiz ödenir. Başka bir deyişle, sigortacının ödeyeceği

tutar, sigorta poliçesinde yazılı “sigorta bedeli”dir. Şöyle de diyebiliriz: Tutar (meblâğ) sigortasında amaç, belirli bir zararın (tazmini) giderilmesi değil, önceden poliçede belirlenmiş bir paranın ödenmesidir. Ancak, aşağıdaki bölümlerde açıklayacağımız üzere, ölümlerde poliçedeki tutarın tamamı haksahiplerine ödenir ise de, bedensel zararalarda sakatlık oranı ve zararın derecesine göre ödeme yapılır.

Zorunlu Koltuk Sigortasını, öteki sigortalardan ayıran önemli özelliklerden biri, taşımacı ile sürücü ve yardımcıların “bir kusurları bulunmasa bile” zarar gören yolculara gereken ödemenin yapılmasıdır. Çünkü bu sigorta türünde, taşımacının sorumluluğu üstlenilmemekte, doğrudan yolcular ve görevliler için kazaya karşı bir güvence (teminat) sağlanmış bulunmaktadır.

Buna karşılık sorumluluk sigortalarında (Trafik Sigortasında ve Taşımacılık Sigortasında), sigortacı, sigorta ettirenin (taşımacının-işletenin) hukuki sorumluluğunu üstlenmiş bulunduğundan, sürücü kusursuz ise, sigortacı tazminat ödemez.

III-YASAL DÜZENLEMELER

1- Karayolu Taşıma Kanunu’ndan önceki dönem

İlk kez, 9.4.1987 gün 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun’un 2. maddesi (d) bendi ve 10. maddesi (c) ve (d) bentleri ile 3.11.1989 gün 20331 sayılı RG. de yayınlanan 25.10.1989 gün 89/14684 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı Eki kararı 1. ve 5. maddeleri gereğince 18.1.1990 gün 20406 RG de yayınlanan Karayolları Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Hakkında Yönetmeliğin 33.maddesine göre “Otobüsle şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmak üzere taşımacı yetki belgesi almış olan gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kuruluşları taşıyacakları **yolcular** ve taşımada görevlendirecekleri **sürücüler ile yardımcıları için “Zorunlu Otobüs Koltuk Ferdi Kaza Sigortası”** yaptırmak zorunda idiler. Yönetmeliğin 35.maddesinde de: “Sigortası bulunmayan otobüs işletmecisi, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapamaz ve işletenin kiralık taşıtları dahil trafiğe çıkış izni verilmez” deniliyordu. Ayrıca, Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımacılığı Hakkındaki Yönetmeliğin Ek:1 ve Ek:3’üncü maddelerine göre Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırmak yükümlülüğü ve sigortasız araçlara trafiğe çıkış izni verilmeyeceği hükümleri yer almış idi.

2- Karayolu Taşıma Kanunu’ndan sonraki dönem

19.07.2003 tarihinde yürürlüğe konulan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 34’üncü maddesi gereği (önceki şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşıma yönetmelikleri birleştirilerek) daha ayrıntılı yeni bir Yönetmelik düzenlenmiş; 25.02.2004 gün 25384 sayılı RG.’de yayınlanarak yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 63-68 maddelerinde ve bu yönetmeliğin yeniden düzenlenmesiyle 11.06.2009 gün 27255 sayılı RG.’de yayınlanarak öncekinin yerini alan Yönetmeliğin 47-50 maddelerinde Zorunlu Otobüs Koltuk Ferdi Kaza Sigortası “**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**” adını almıştır.

Karayolu Taşıma Kanunu’nun 19.07.2003 tarihinde yürürlüğe girmesinden sonra yayınlanan ilk yönetmelik ile sonraki arasındaki sigortalar yönünden farkları görebilmek için ayrı ayrı gözden geçirelim:

a) 25.02.2004 gün 25384 sayılı RG.’de yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin:

63’üncü maddesine göre: “Yolcu taşımacıları, duraklamalar dahil olmak üzere kalkış noktasından varış noktasına kadar olan seyahat süresince meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumlu” olup,

64.maddeye göre bu sorumluluklarını karşılamak üzere, 4925 sayılı Yasa'nın 18.maddesiyle yeni bir zorunlu sigorta türü olarak uygulamaya konulan "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası"ndan ayrı olarak ve onun yanı sıra, daha önce yürürlükte olan ve bu kez adında küçük bir değişiklik yapılan "**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**" yaptırmak zorundadırlar.

Yönetmeliğin 66.maddesine göre: "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ve "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" yaptırmayan yetki belgesi sahipleri yolcu taşımacılığı yapamaz ve bunların taşıt belgesinde kayıtlı taşıtlarının trafiğe çıkışına izin verilmez. Denetimler sırasında "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası"nın yapılmadığı ortaya çıkarsa, taşımanın başlamış olması halinde, taşımanın devamına ilgili denetim elemanlarınca en yakın yerleşim noktasına kadar izin verilir, bu yerleşim noktasında gerekli sigortanın yaptırılması halinde taşımaya devam edilir ve ayrıca ilgili makamlarca durum Bakanlığa bildirilir.

68'inci maddeye göre de yetki belgesi sahipleri, taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlarına ait "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" poliçelerini bitim tarihlerinden önce yaptırarak, onbeş gün içinde poliçelerinin aslını Bakanlığa vermek zorundadır.

Taşımacı, Yönetmelik hükümleri uyarınca "Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" **yaptırmamışsa**, yolcular bir kazaya uğradıklarında, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu sürücü ve yardımcılarının "**bir kusurları bulunmasa bile**" kaza tarihinde Koltuk Sigortaları için belirlenen limitler üzerinden tazminat ödemek zorundadır. Kuşkusuz, Koltuk Sigortası güvence kapsamında olan sürücü ve yardımcıları da, Koltuk Sigortası yaptırmayan taşımacıdan aynı biçimde tazminat isteme hakkına sahiptirler.

b) 11.06.2009 gün 27255 sayılı RG.'de yayımlanan yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin (öncekinden farksız, yalnızca anlatım düzeni değiştirilmiş) sigorta ile ilgili hükümleri ise şöyledir:

Yeni Yönetmeliğin "Yapılması zorunlu sigortalar" başlıklı 48.maddesinde: "Bu Yönetmelik kapsamındaki yolcu taşımalarında, Kanunun 18 inci maddesinde tanımlanan Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ile **Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası** yaptırılması zorunlu olan sigortalardır" denilmiştir;

"Sigorta yaptırmama zorunluluğu" başlıklı 47.maddesinde (önceki Yönetmeliğin 63.maddesinde yer alan derli toplu anlatımın bir bölümü başka bir maddeye aktarılarak) "Yolcu taşımalarında, yetki belgesi sahipleri, yolcuya gelebilecek bedeni zararlar için bu Yönetmeliğin 42'nci maddesinin beşinci fıkrasından doğan sorumluluklarını sigorta ettirmek zorundadırlar" denilmiştir;

Önceki Yönetmeliğin 63'üncü maddesindeki açıklamanın kaydırıldığı 42.maddenin 5.bendinde "Yolcu taşımacıları, duraklamalar dahil olmak üzere taşıtın kalkış noktasından varış noktasına kadar olan seyahati süresince meydana gelebilecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludurlar" açıklaması yer almıştır.

"Sigortasız taşıma yapılamayacağı" başlıklı 49.madde şöyledir:

(1) Taşıt belgelerinde kayıtlı özmal ve sözleşmeli tüm taşıtları için Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ve Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırmayan yetki belgesi sahipleri yolcu taşımacılığı yapamaz.

(2) Birinci fıkrada belirtilen sigortaları olmayan taşıtların terminallerden çıkışlarına ve trafiğe katılmalarına yetkili görevliler tarafından izin verilmez.

(3) Denetimler sırasında birinci fıkrada belirtilen sigortaların yapılmadığı ortaya çıkarsa, taşımanın başlamış olması halinde, taşımanın devamına ilgili denetim elemanlarınca

en yakın yerleşim noktasına kadar izin verilir, bu yerleşim noktasında gerekli sigortanın yaptırılması halinde taşımaya devam edilir.”

“Sigorta poliçesinin aslının verilmesi zorunluluğu” başlıklı 50.maddeye göre de:

“Yetki belgesi sahipleri, taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlarına ait Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ile Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası poliçelerini, geçerlilik süreleri sona ermeden önce yaptırarak, yeni düzenlenen poliçelerin aslını süresi sona eren poliçelerin bitim tarihinden itibaren onbeş gün içinde Bakanlığa vermek zorundadırlar.”

c) İki Yönetmelik arasındaki fark ve arada geçen sürede uygulama değişiklikleri

İki yönetmelik arasındaki “zorunlu sigortalar” yönünden en önemli fark, 25.02.2004 günlü ilk Yönetmelikte “il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları, 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehiriçi yolcu taşımaları” bu Yönetmeliğin kapsamı dışında bırakılıp, bunlar için Bakanlıkça yeni bir Yönetmelik çıkarılıncaya kadar Valililikler yetkilendirilmiş ve belediyelere görev yüklenmiş iken, 11.06.2009 günlü Yeni Yönetmelikte önceki hüküm kaldırılarak “il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları, 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehiriçi yolcu taşımaları” uygulama kapsamına alınıp, dolayısıyla bunlar için de “Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ile Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası” yaptırılması zorunlu hale getirilmiştir. Söz konusu taşımaları yapan taşımacıların almaları gereken yetki belgeleri, önceki yönetmelikte (Y) tipi olarak adlandırılmış iken, yeni yönetmelikte bu belgelerin adı (D-4) olmuştur.

İki yönetmelik arasında geçen sürede bir takım genelgeler yayınlanarak boşluk doldurulmaya çalışılmıştır. Bunlar: 16.08.2004 gün 13835-30606 sayılı Yönerge, 29.12.2006 gün 275-32000 sayılı 2007/KUGM-20/Yolcu, gene 29.12.2006 gün 275-32002 sayılı 2007/KUGM-22/Yolcu genelgeleri ile en son yayınlanan 11.01.2008 gün 230-393 sayılı 2008/KUGM-10/Yolcu genelgesidir. İlk üçünde “il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları, 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehiriçi yolcu taşımaları” için neler yapılması gerektiği açıklanmış ise de, uygulamaya geçilmesi ancak 11.01.2008 günlü son genelge ile gerçekleşebilmiş ve bu son genelge ile uygulama başlangıcı 01.03.2008 tarihi olmuştur.

Bu arada 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’nun 14.06.2007 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte, Yasa’nın 13. ve 14.maddeleriyle önceki **Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı**’nın yerini kapsamı daha geniş olan **Güvence Hesabı** almış; tüm zorunlu sigortalılarla birlikte yolcu taşımaya ilişkin Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası ile Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası da (Trafik Sigortasında olduğu gibi) sağlam güvenceye kavuşmuştur.¹

IV-ZORUNLU KOLTUK SİGORTASININ ÖZELLİKLERİ

1- Sigorta türleri arasındaki yeri

a) Sigorta ettirilen çıkarlar (sağladığı yararlar) yönünden “mal sigortası-can sigortası” ayrımında Zorunlu Koltuk Sigortası bir “can sigortası” türüdür. Can sigortalarıyla insan yaşamı güvence altına alınmak istenir.

¹ 26.07.2007 gün 26594 sayılı RG’de yayınlanan Güvence Hesabı Yönetmeliği ve uygulama dönemleri hakkında ileride ayrıntılı açıklamalar yapılacaktır.

b) Zorunlu Koltuk Sigortası, ölüm ve yaralanmalar yönünden bir “**can sigortası**” iken, tedavi giderleri yönünden “**mal sigortası**” özellikleri taşımakta ve buna ilişkin hükümlerin uygulanması gerekmektedir.

c) Can sigortaları arasında yer alan “**bireysel kaza sigortası**”, kişinin kendi istenci dışında ani ve dışsal bir olay ya da kaza nedeniyle ölmesi yada sakat kalması durumlarını güvence altına alır. Zorunlu Koltuk Sigortası da bir bireysel kaza sigortası olarak yolcuların ve görevlilerin yolculuk boyunca otobüs içinde veya dışında başlarına gelebilecek her türlü kazalara karşı onların canlarını güvence altına almaktadır.

d) Ödenecek tazminat miktarı yönünden “zarar sigortası - tutar (meblâğ) sigortası” ayrımında Zorunlu Koltuk Sigortası bir “**tutar (meblâğ) sigortası**”dır. Zarar sigortasında sigortacının ödeyeceği tutar, “sigorta değeri” ya da “sigorta poliçesinde yazılı tutar” olmayıp, sigortalının ya da üçüncü kişinin uğradığı “zararın tutarı”dır. **Meblâğ sigortasında** ise, sigortacı, sigorta ettirilen kişinin zarara uğraması durumunda, **somut zarar ne olursa olsun**, sigorta sözleşmesinde belirlenen tutarı (meblâğı), başka bir deyişle, sigorta poliçesinde yazılı olan “**sigorta bedelini**” eksiksiz ve tam ödemek zorundadır.²

e) Sigorta ilişkisinin kurulması yönünden “zorunlu sigorta - isteğe bağlı sigorta” ayrımında Zorunlu Koltuk Sigortası, yasa ve yönetmelikler gereği devletin yetkili organları tarafından yapılması “**zorunlu**” görülen sigortalardandır. Zorunlu sigortalar, bir sigorta türü olmamakla birlikte, kamu yararı ve üçüncü kişilerin korunması yönünden zorunlu kılınmışlardır. Sorumluluk sigortalarının zorunlu hale getirilmesindeki amaç, tehlike saçan işletme ve araçlar nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişilerin korunmasıdır.³

2- Başlıca özellikleri

a) Zorunlu Koltuk Sigortası, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına oluşturulan bir “**kişisel kaza sigortası**”dır.

b) Taşımacı, sürücü ve yardımcıları **kusursuz olsalar bile**, sigortacı ödeme yapmak zorundadır.

c) Bir zarar sigortası değil, bir **tutar (meblâğ) sigortası** olduğu için, somut zarar ne olursa olsun, **bir zarar hesabı yapılmaksızın** poliçede yazılı tutar haksahiplerine ödenir.

d) Mala gelen zararları değil, cana gelen zararları gidermeye yönelik bir “**can sigortası**” olduğu için, malvarlığında eksilme ve kazanç kaybı olup olmadığı, ölümlerde yakınların destekten yoksun kalıp kalmadıkları araştırılmaz. Zarar gören kişiler hangi yaşta olurlarsa olsunlar, çalışıp çalışmadıklarına, kazanç elde edip etmediklerine bakılmaksızın, ölümlerde poliçede yazılı tutarın tamamı ve beden gücü kayıplarında sakatlık derecesinin karşılığı ödenir.

e) Yolcunun ölümü nedeniyle ödenecek sigorta bedeli, bir “**meblâğ sigortası**” niteliğinde olduğundan, poliçedeki meblâğın tamamı miras payları oranında mirasçılara eksiksiz ödenir. Mirasçı olmayan “destekten yoksun kalanlar” Koltuk Sigortasından yararlanamazlar. Bir destek tazminatı olmadığı içindir ki, tazminat hesabına gerek yoktur.

f) Mirasçılar arasında ayrıca **destekten yoksun kalanlar varsa**, Koltuk Sigortasından paylarına düşen miktarın dışında ve bundan ayrı olarak, **destekten yoksun kalma zararları için**, öteki sorumluluk sigortalarına başvurabilirler veya taşımacıya karşı dava açabilirler.

² Bu bölümlerde yararlanılan eserler: Doç.Dr.Enver Alper Güven-Av.Afitap Öndaş Güvel, Sigortacılık, 2002,Seçkin Yayını - Yrd.Doç.Dr.Mustafa Çeker, Sigorta Hukuku,2004, Karahan Kitabevi

³ Prof.Dr.Haydar Arseven, Sigorta Hukuku, 1991, Beta, sf.32-33

Haksahiplerinin **Koltuk Sigortası'ndan aldıkları sigorta bedeli** hiçbir zaman ve hiçbir biçimde **destekten yoksun kalma tazminatından indirilmez.**⁴

g) Sürekli sakatlık halinde Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartlarındaki sakatlık derecelerine göre değerlendirme yapılır. Öncelikle uzlaşma önerilir. Uyuşmazlık halinde hakem-bilirkişiye başvurulması gerekir. (HMUK.m.287 ve Genel Şartlar m.18/2) Kuşkusuz anlaşmazlığın son çözüm yeri mahkemeler olacaktır.

h) **Yolculuğun başlangıcından bitimine kadar** yalnız yolculuk ve hareket sırasında değil, mola ve duraklamalar dahil, otobüs dışında da uğranılan **her türlü zararlar** sigorta güvencesi kapsamındadır.

i) Zarar gören veya ölmüşse haksahipleri, Koltuk Sigortasından aldıkları tazminattan ayrı olarak, üçüncü kişilerden veya onların sorumluluk sigortalarından ayrıca tazminat alabilirler. Bu durumda Koltuk Sigortasından yapılan ödemeler tazminattan indirilmez.

j) Koltuk Sigortası bir can sigortası türü olduğundan, ölüm veya yaralanma nedeniyle sigorta bedelini ödeyen sigortacının, zarardan sorumlu olanlara dönme (rücu) hakkı yoktur. Şu kadar ki, ölüm ve yaralanma bir can sigortası olmasına karşılık, yalnızca tedavi giderleri mal (tazminat) sigortası kapsamında olduğundan, tedavi giderlerini ödeyen sigortacının kazaya karışan üçüncü kişilere dönme (rücu) hakkı vardır

3- Öteki zorunlu sigortalarla karşılaştırma

Taşımacıların yaptırmak zorunda oldukları Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası (kısaca **Koltuk Sigortası**) ile Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk ve Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortaları (kısaca **Sorumluluk Sigortaları**) arasındaki farklar şöyledir:

a) Koltuk Sigortası, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına oluşturulan bir **kaza sigortası** iken,

Sorumluluk Sigortaları sigorta ettiren (taşımacı, işleyen) yararına ve onların hukuki sorumluluklarını sigortacının üzerine almasına yönelik birer **sorumluluk sigortası** türüdür.

b) Koltuk sigortasında, yalnız trafik kazaları için değil, yolculuk süresi içerisinde mola ve duraklamalar dahil "**her türlü kazalara karşı**" yolculara ve taşıma görevlilerine güvence sağlanmış iken,

Sorumluluk sigortalarından Trafik Sigortasında **yalnızca trafik kazalarından** zarar gören üçüncü kişiler korunmuştur. Taşıma Sigortasında, Koltuk Sigortasında olduğu gibi "**her türlü kazalara karşı**" güvence sağlanmış ise de, bundan yararlanabilecek olanlar yalnız "**yolcular**" olup, personele bu hak tanınmamıştır.

c) **Koltuk Sigortasında** taşımacının, sürücünün ve yardımcıların **bir kusurları bulunmasa bile**, sigorta poliçesindeki güvence tutarı zarar görenlere **ödenir**.

⁴ Yargıtay 11.HD. 15.05.2007 gün E. 2006/435 K.2007/7464 sayılı kararına göre: "Zorunlu Koltuk Sigortası bir can (meblağ) sigortası türü olup, destekten yoksun kalma tazminatından indirilmez. Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasını yapan sigortacı, destekten yoksunluk nedeniyle ayrıca tazminat ödemek zorundadır." (İBD.2010/1-446) Gene 11.HD.14.12.2009 gün E.2008/8521 K.2009/12939 sayılı kararında : "Zorunlu Koltuk Sigortasından yapılan ödemeler, işgücü kaybından ya da ölümden doğan maddi tazminattan indirilmez" denilmiştir. (İBD.2010-2/1215

Buna karşılık, sorumluluk sigortalarında **sürücü kusursuz ise**, sigorta tazminatı **ödenmez**.

d) Zorunlu Koltuk Sigortasında zarar gören yolcular ve görevliler (yaşı, mesleği, kazancı ne olursa olsun) bir zarara uğramışlarsa bir “kişisel kaza” ve “**can**” sigortası olarak bu sigorta türünden yararlanabilmekte iken,

Sorumluluk sigortalarında, zarar gören kişilerin sigortadan tazminat alabilmeleri için, malvarlıklarında bir azalma olması, kazanç kaybına uğramış bulunmaları veya herhangi bir şekilde yardımdan ve destekten yoksun kalmaları gerekmektedir. Çünkü bunlar birer “**mal**” sigortası türüdür.

e) Sorumluluk Sigortaları birer “**zarar sigortası**” iken, Koltuk Sigortası bir “**meblâğ sigortası**”dır.

Meblâğ sigortasında, sigorta ettirilen kişilerin (yolcuların ve görevlilerin) zarara uğramaları durumunda, somut zarar ne olursa olsun, sigorta sözleşmesinde belirlenen tutar (**meblâğ**) sigorta ettirilen kişilere ödenir. Başka bir deyişle, Koltuk Sigortasını yapan sigortacının ödeyeceği tutar, sigorta poliçesinde yazılı “**sigorta bedeli**”dir.

Zarar sigortalarında ise, sigortacının ödeyeceği tutar, sigorta poliçesinde yazılı tutar (sigorta bedeli) değil, sigortalıların veya üçüncü kişilerin uğradıkları “zarar tutarı”dır.

f) Koltuk Sigortasında, yolcu veya görevli ölmüşse, bir tutar “meblâğ sigortası” olarak sigorta bedelinin tamamı, herhangi bir indirim söz konusu olmaksızın eksiksiz haksahiplerine (mirasçılara) miras payları oranında ödenir. Bir hesaplama (destek tazminatı hesabı) yapılmaz ve mirasçı olmayan destekten yoksun kalanlar Koltuk Sigortasından yararlanamazlar.

Buna karşılık, sorumluluk sigortalarından tazminat alabilmek için, destekten yoksun kalındığı ve maddi zarara uğranıldığı kanıtlanmalıdır. Ayrıca sorumluluk sigortaları birer “meblâğ sigortası” değil “zarar sigortası” oldukları için, destekten yoksun kaldıklarını kanıtlayanlar, sigorta bedelinin tamamını değil, yalnızca hesaplanan zarar tutarını alabilirler. Bunun için de bir “destekten yoksun kalma” hesabı yapılması gerekir. Mirasçıların ayrıca destekten yoksunlukları söz konusu değilse, bunlar sorumluluk sigortalarından tazminat alamazlar.

g) Koltuk Sigortasından yararlanan yolcu veya görevli, kazanın oluşunda kusuru bulunan üçüncü kişilere ve sorumluluk sigortalarını yapan sigortacılara karşı dava açarlarsa, bu davada hesaplanacak tazminat tutarlarından, Koltuk Sigortasından yapılan ödemeler indirilmez. Başka bir deyişle, yolcular veya görevliler yaralanmışlarsa kendileri, ölmüşlerse haksahipleri Koltuk Sigortasından yapılan ödemelerden ayrı olarak, zarar sorumlusu üçüncü kişilerden veya onların zorunlu ya da isteğe bağlı sigortalarından ayrıca tazminat alabilirler. Zaten ölüm halinde Koltuk Sigortasından tazminat alabilecek kişilerin yalnızca mirasçılar oluşu, diğer destekten yoksun kalanların Koltuk Sigortasından yararlanma haklarının bulunmaması bunu göstermektedir. Kısaca söylemek gerekirse, Koltuk Sigortasından yapılan ödemeler (tedavi giderleri dışında), üçüncü kişilere karşı açılan davalarda tazminattan indirilmez.

Buna karşılık sorumluluk sigortalarından alınan paralar, açılan bir davada indirim nedenidir. Çünkü, sorumluluk sigortalarında, sigortacı, sigorta ettirenlerin (taşımacının, işletenin) hukuki sorumluluklarını üzerine almıştır. Bu nedenle, sigorta poliçesindeki üst sınıra kadar yapılan ödemeler, sigorta ettirenlerin adına ve hesabına yapıldığından, açılan bir davada hesaplanan tazminat tutarından indirilir.

V- KOLTUK SİGORTASINDA GÜVENCENİN KAPSAMI

1- Yer ve zaman yönünden

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 17.maddesinde ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 42.maddesi 5.fikrasında (önceki Yönetmeliğin 63.maddesinde): **“Yolcu taşımacıları, duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek seyahat süresi içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludurlar”** denilmesine ve bu iki yasal düzenlemeye koşut olarak Zorunlu Koltuk Sigortası Genel Şartları'nın A.1 maddesinde de **“Bu sigorta, yurtiçi ve uluslararası yolcu taşımacılığı kapsamında seyahat eden yolcuları, sürücülerini ve yardımcılarını, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar geçen seyahat süresi içinde, duraklamalar da dahil olmak üzere, maruz kalacakları her türlü kazaların neticelerine karşı aşağıdaki şartlar çerçevesinde teminat altına alır”** açıklaması yapılmış bulunmasına göre, Zorunlu Koltuk Sigortası'nın yer ve zaman bakımından güvence kapsamını, **“taşımacının yer ve zaman bakımından sorumluluğu”na** koşut olarak şöyle bölümlendirebiliriz:

a) Yolcu, biletini alıp terminale girdikten sonra taşımacının sorumluluğu başlayacak olmasına göre, tam bu sırada Koltuk Sigortası'nın güvencesi altına girilmiş olunacaktır.

b) Taşımacının sorumluluğu, yolcunun taşıta bindiği yerden başlayıp, gideceği yerde taşıttan güvenli bir biçimde inmesine kadar süreceğine göre, otobüsün kalkış yerindeki terminalde bekleme sırasında ve varış yerindeki terminalde iniş ve terminalden ayrılış sırasında, terminal dışındaki ara duraklarda, yolcu indirme ve bindirme yerlerinde yolcunun uğrayacağı zararlar sorumluluk kapsamında ve Koltuk Sigortasının güvencesi altında olacaktır.

c) Yolculuk boyunca duraklamalar, uğrak ve mola yerleri de taşımacının sorumluluğu kapsamında olmasına göre, belirtilen yerlerde doğacak zararlar Koltuk Sigortasından karşılanacaktır. Örneğin, yemek yenilen lokantada, yolculuğa ara verildiği dinlenme yerlerinde yolcunun başına gelebilecek her türlü kazalar da Koltuk Sigortası güvence kapsamında olacaktır.

d) Somut örneklerle açıklamak gerekirse, örneğin, yolculuk sırasında dışardan otobüse atılan bir taş sonucu yolcunun yaralanması veya otobüsün herhangi bir yerde durduğu sırada aşağıya inen yolcunun karşıdan gelen bir aracın çarpması sonucu ölmesi veya yaralanması gibi olaylarda hem taşımacı sorumlu olacak ve hem de zarar gören yolcu Koltuk Sigortasından yararlanabilecektir.⁵

2- Zararı doğuran olaylar yönünden

Kaza tanımı: Koltuk Sigortası Genel Şartları A.2 maddesinde sigorta kapsamına giren kaza tanımı şöyle yapılmıştır:

“Bu genel şartlardaki kaza terimi, ani ve harici etkisi tespit edilen doğal afetler de dahil olmak üzere, sigortalının iradesi dışında meydana gelen ve sigortalının bedensel bir sakatlığa maruz kalmasına veya ölmesine sebebiyet veren ani ve harici olayı ifade eder.

Birdenbire ve beklenmeyen bir şekilde ortaya çıkan gazların solunması, yanık ve ani bir hareket neticesinde adale ve sinirlerin incinmesi, burkulması ve kopması da kaza sayılır.”

⁵ 11.HD.23.1.1995, 6437-361 (G. Eriş, Kara Taşıma Hukuku,sf.668, no:130)

Genel Şartlar'daki bu tanıma göre Koltuk Sigortası kapsamına giren kazaları ve zararı doğuran olayları şöyle sıralayabiliriz:

a) Otobüsün herhangi bir şekilde tek yönlü, ikili veya çok yönlü trafik kazasına karışması sonucu, yolcunun veya görevlinin ölmesi, yaralanması (sürekli veya geçici beden gücü kaybına uğraması) durumları (en başta) sigorta güvencesi altındadır.

b) Birdenbire ve beklenmeyen bir şekilde ortaya çıkan gazların solunması, yanık ve ani bir hareket neticesinde adale ve sinirlerin incinmesi, burkulması ve kopması da kaza sayıldığına göre, bunlar da Koltuk Sigortası güvencesi kapsamındadır.

c) Otobüs dışında, terminallerde veya yolculuk sırasında yemek ve başka gereksinimler için durulan lokanta ve benzin istasyonu gibi yerlerde, yolcunun yiyip içtiği şeylerden zehirlenmesi, hastalanması, (kimi görüşlere göre) tesisdeki tuvaletten yararlanmak isterken herhangi bir biçimde bedensel zarara uğraması, yılan ve böcek sokması, köpek ısırması gibi durumlar “kaza” sayılmak ve Koltuk Sigortası kapsamında olmak gerekir.

Belirtilen bu durumlardan “yılan ve böcek sokması, köpek ısırması gibi” olaylar da önceki Genel Şartlarda yer almış iken, her nedense, 12 Nisan 2005 tarihli son düzenlemeye konulmamıştır. Genel Şartlardaki bu eksiklik, yolculuğun başlangıcından bitimine kadar her türlü kazaların taşımacının sorumluluğu kapsamında olduğuna ilişkin 4925 sayılı Yasa 17/1.maddesi hükmü karşısında bir önem taşımayıp, gene aynı Yasa'nın 20.maddesindeki “Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller hak sahiplerine karşı ileri sürülemez” hükmüne göre, yolculuğa ara verilen mola ve duraklama yerlerinde yenilen yemekten zehirlenmeler, yılan ve haşarat sokması, köpek ısırması sonucu ölüm ve bedensel zararlar da Koltuk Sigortası kapsamında olmak gerekir.

d) Terörist saldırılar, patlayıcı madde taşıyan yolcunun verdiği zararlar, yolculuk sırasında soygun gibi olaylar da Koltuk Sigortası kapsamında karşılanması gereken zararlardan olmak gerekir. Çünkü, taşımacı yolculuk için güvenli yolları seçmek, olası tehlikelere karşı önlem almak, görevlileri her türlü saldırı ve soyguna karşı eğitmek, Yönetmelik hükümlerine göre yolcunun eşyasını denetimden geçirmek zorundadır.

e) Genel Şartlar A.2 maddesindeki “kaza” tanımı içinde yer alan “doğal afetler” de, ani ve dışsal etkileri saptanmışsa, Koltuk Sigortası güvence kapsamında olup, bunu bir parça açıklamak gerekir.

Doğal afetlerin bir bölümü (yıldırım düşmesi, deprem, çok şiddetli kasırga gibi) “mücbir sebep” kavramı içinde yer alan, kaçınılması ve önlenmesi olanaksız olaylardır. Buna karşılık çoğu doğa olayları, örneğin, şiddetli kış koşulları, kar, tipi, aşırı soğuk, buzlanma, yoğun sis, bardaktan boşanırcasına yağan yağmur, çığ düşmesi umulmayan hallerden olup, mücbir sebep (önlenemez doğa olayları) değildir. Çünkü, taşımacı, yola çıkılmadan önce, iklim ve hava koşullarını, taşıtın geçeceği yollardaki olası tehlikeleri önceden hesaba katıp ona göre önlem almak zorundadır. Bu nedenle de bunlardan kaynaklanan zararlar Koltuk Sigortası güvencesi altındadır.

Doğal afetler içinde doğrudan “mücbir sebep” kavramına giren olaylar, taşımacıyı sorumluluktan kurtarmakta ise de (4925 sayılı Yasa m.18/2 ve 2918 sayılı Yasa m. 86/1), zarar, doğrudan mücbir sebebin bir sonucu değilse ve zararın doğuşuna başka etkenler neden olmuşsa, o zaman zarar görenler Koltuk Sigortasından yararlanabileceklerdir. Örneğin, depremin Koltuk Sigortası güvencesi dışında kalabilmesi için, zararın doğrudan deprem nedeniyle oluşması gerekir. Ancak, depremin yanı sıra, zararı doğuran başka etkenler varsa, bunlar Koltuk Sigortası kapsamındadır. Yargıtay'ın bir kararında, depremden yıkılan köprüye otobüsün çarpması ve arkadan gelen bir başka otobüsün de öndeki otobüse çarpması üzerine

meydana gelen ölümlü olayda, zararın doğrudan depremden kaynaklanmaması nedeniyle, zarar görenlerin Koltuk Sigortasından yararlanma hakları bulunduğu sonucuna varılmıştır.⁶

f) Genel Şartlar A.2 maddesi 2.fıkra (a) bendinde “her türlü hastalık hali” kaza sayılmamış ise de, burada bir ayrıma gidilmeli ve “(b) bendinde olduğu gibi “Sigortanın kapsamına giren bir kaza sonucunda meydana gelmediği takdirde” ön açıklaması yapılmalıydı. Çünkü, tehlikeli bir yolculuk ve trafik kazası, yolcunun ölümüne veya yaralanmasına neden olmasa bile, bir hastalığın ortaya çıkmasına veya önceden var olan bir hastalığı tetiklemesine neden olabilir. Örneğin, kazanın etkisiyle kalp krizi geçiren yolcunun ölmesi ya da şeker hastası yolcunun komaya girmesi, gebe kadının heyecandan çocuğunu düşürmesi olaylarında, kaza ile zarar arasındaki nedensellik bağı taşımacının sorumluluğunu gerektirmekte, dolayısıyla bu tür olaylar Koltuk Sigortasından yararlanmayı zorunlu kılmaktadır.

3-Sigortalanan kişiler yönünden

A) Yolcular

a) Genel bir tanımlamayla, ücret ödeyerek taşıta binen kişi “yolcu”dur. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 6.maddesinde “Yolcu taşımaları biletsiz ve taşıma sözleşmesiz yapılamaz” denilmiş ise de, **bilet, taşıma sözleşmesinin biçim koşulu olmayıp, yalnızca hak aramada önemli bir kanıttır.**⁷ Bugün genellikle şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımaları ile tren, uçak ve gemi yolculukları biletle yapılmaktadır. Bilette gidilecek yerin, hareket gün ve saatinin, sefere konulan taşıtın ve taşıt içinde yolcunun oturacağı koltuk numarasının, yolcunun ad ve soyadının yazılı olması gerekir. Bütün bunlar anlaşmazlıkların giderilmesinde büyük kolaylık sağlar. 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu’nun “tanımlar” başlıklı 3.maddesinde “Yolcu bileti, yolcunun taşınması yükümlülüğünü içeren, yönetmelikte öngörülen şekil ve şartları taşıyan ve yolcuya verilmesi zorunlu belge” olarak tanımlanmıştır.

Şu açıklamalara göre, kaza geçirip bedensel zarara uğrayan yolcu veya ölmüşse mirasçıları, Zorunlu Koltuk Sigortasını yapan sigortacıya başvurduklarında, bilet, onlara hak aramada ve “yolcu” sıfatını kanıtlamada büyük kolaylık sağlayacaktır. Ancak, **yolcuya bilet verilmemişse veya bilet kaybolmuşsa**, ölen veya bedensel zarara uğrayan kişinin kaza sırasında otobüste “yolcu” olarak bulunduğu her biçimde kanıtlanabilir, özellikle **tanık dinletilebilir**. Şöyle de diyebiliriz: **Kaza sırasında koltukta kim oturuyorsa, o kişi “yolcu” sıfatını taşır.**⁸ Onun yolcu olmadığını, otobüse ücret ödmeden bindiğini, Koltuk Sigortasından yararlanma hakkı bulunmadığını kanıtlamak sigortacıya düşer.

b) Bazı sigortacıların, “**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**”ndan yararlanacak “yolcular” konusunda yanılgıya düştükleri; yasal düzenleme gereği taşımacıların yaptırmak “zorunda oldukları” bu sigorta türünün adında geçen “ferdi kaza” deyimine bakarak, bunu, isteğe bağlı özel bir kaza sigortası olan “**Ferdi Kaza Sigortası**” ile karıştırdıkları görülmektedir. Bu yanılgı sonucu, Ferdi Kaza Sigortası’na uygulanan Türk Ticaret Kanunu’nun 1321/2.maddesi’nin, Zorunlu Koltuk Sigortası’na da uygulanacağını sanmaktadırlar. Söz konusu maddeye göre “küçüklerin, kısıtlıların ve ayırtım gücünden yoksun olanların ölümünü şart koyarak sigorta edilmeleri geçersiz ve yok hükmündedir.” Maddenin konuluş amacı, sigortanın bu tür kişilere bakmakla yükümlü olanlar

⁶ 11.HD.26.01.2001 gün 301-480 sayılı kararı.(Işıl Ulaş, Can Sigortası Hukuku, 2002,sf.241)

⁷ 11. HD.13.11.1980, 4423-5256 sayılı kararına göre “Yasalarımızda, taşıma sözleşmesinin geçerliği açısından her hangi bir biçime bağlılık koşulu öngörülmemiştir. Yolcu bileti, taşıma sözleşmesinin varlığı konusunda önemli bir kanıttır. G.Eriş, age., sf. 32, no: (30) – Ayrıca 11.HD.19.02.1981 gün 313-672 sayılı, 08.12.1994 gün 5411-9435 sayılı, 06.07.1995 gün 3568-5751 sayılı, 29.02.1996 gün 8276-1215 sayılı kararları.

⁸ Işıl Ulaş, age., sf.245

tarafından yaptırılması halinde, küçüklerin ve kısıtlıların ölümünden bu kişilerin çıkar sağlamalarını önlemektir.

Zorunlu Koltuk Sigortası'nda ise böyle bir çıkar ilişkisi yoktur. Daha açık bir deyişle, Koltuk Sigortası'nda, sigorta ettiren (taşımacı) ile sigorta edilenler arasında bir çıkar ilişkisi olmadığı gibi, rizikonun oluşmasında sigortadan yararlanacak kişilerin bir etkisi de söz konusu değildir. Sonuç olarak, **Zorunlu Koltuk Sigortası'nda Türk Ticaret Kanunu'nun 1321.maddesinin 2. fıkrasının uygulama yeri yoktur.** Bunun sonucu olarak yolculuk sırasında kaza geçirip bedensel zarara uğrayan küçükler, kısıtlılar ve ayırtım gücünden yoksun olanlar ve bunlar ölmüşlerse haksahipleri (mirasçıları) Koltuk Sigortası'ndan yararlanma hakkına sahiptirler.

Bu konudaki duraksamaları gidermek için olsa gerek, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 34.maddesi gereği yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde şu açıklamalara yer verilmiştir:

Yönetmeliğin 57.maddesi 10.bendinde (önceki Yönetmelik 48.madde h) bendinde) "6 yaşın altında olan çocuklar yolcu bileti düzenlenmeksizin kucakta seyahat edebilirler. Bunlar için ayrı koltuk talep edilmesi halinde, bilet ücreti geçerli ücret tarifesi üzerinden % 30 indirimli düzenlenir." denilmiştir.

Yönetmeliğin 57.maddesi 10.bendinde (önceki Yönetmelik 48.madde (ı) bendinde) de: "6 yaş ve üzeri tüm yolcuların ayrı koltukta seyahat etmesi zorunlu olup, altı ile 12 yaş arası çocuklar ile yaş şartı aranmaksızın en az (Değişik ibare:RG-21/8/2009-27326) % 40 oranında özürlü olduğunu belgeleyen kişiler için bilet ücreti geçerli ücret tarifesi üzerinden % 30 indirimli düzenlenir" denilmiştir.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ndeki bu hükümlerle, artık, duraksamaya ve yanılıya yer kalmamıştır. Buna göre, küçükler, kısıtlılar ve ayırtım gücünden yoksun olanlar ve bunlar ölmüşlerse haksahipleri (mirasçıları) Koltuk Sigortası'ndan yararlanacaklardır.

Yargıtay'ın bu konudaki bir kararında şu açıklamalar yapılmıştır:

Özet: Küçük ve kısıtlı yolcular da Koltuk Sigortasından yararlanırlar. Bu sigorta türünde TTK 1321/2.maddesinin uygulanma yeri yoktur.

Davacı vekili, müvekkillerinin ortak çocuğu olan Caner'in davalı sigorta şirketi nezdinde Otobüs Zorunlu Koltuk Kaza Sigorta poliçesiyle sigortalı otobüste yolcu iken meydana gelen kazada öldüğünü ileri sürerek, sigorta tazminatının davalıdan tahsilini istemiştir.

Davalı vekili, davacıların murisi olan Caner'in kaza tarihinde küçük olması nedeniyle TTK'nun 1321.maddesi uyarınca poliçenin geçersiz olduğunu ileri sürerek davanın reddini istemiştir.

Uyuşmazlık, Otobüs Zorunlu Koltuk Kaza Sigortası poliçesi ile sigortalı araçta yolculuk yapan küçüğün ölümü halinde, bu sigortanın TTK'nun 1321/2 nci maddesi hükmü uyarınca geçerli olup olmayacağı noktasında toplanmaktadır.

Bu tür sigortanın teminat kapsamını belirleyen Genel Şartlar 1.maddesinde "İşbu sigorta, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşıyan ve poliçede kayıtlı otobüste seyahat eden yolcuları, sürücülerini ve yardımcıları, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar geçen seyahat süresi içinde,maruz kalacakları her türlü kazaların neticelerine karşı temin eder" hükmüne yer verilmiş olup, bu tür sigortada sigorta ettiren, otobüsün işleteni veya taşımacı firmadır. TTK'nun 1321/2 maddesindeki geçerlilik halinin konuluş amacı ise, riziko şahsı korumak, diğer bir deyişle küçükler, kısıtlılar ve özellikle ayırtım gücünden yoksun olanlar hakkında, sigortanın bu tür kişilere bakmakla yükümlü olanlar tarafından yaptırılması

halinde, küçüklerin ve kısıtlıların ölümünden bu kişilerin yararlandırılmasını önlemek ve bu konuda çıkacak çelişkileri gidermeye yöneliktir. Yukarıda değinildiği gibi, Zorunlu Koltuk Sigortasında, sigorta ettiren ile riziko şahsı arasında bu tür menfaat ilişkisi olmadığı gibi, rizikonun oluşmasında sigortadan menfaati bulunan kişilerin bir etkisinin bulunması da mümkün bulunmadığına göre, bu tür sigortada TTK'nun 1321/2 maddesi hükmünün uygulanması mümkün olmadığından ve dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalı sigorta vekilinin yerinde görülmeyen temyiz itirazlarının reddi ile hükmün onanması gerekmiştir.”

(11.HD.30.10.2003 gün ve 8714-10119 sayılı kararı)⁹

B) Yolcu sayılanlar

Ücret ödmeden taşıta binen bazı kişiler de “yolcu” sayılırlar ve Koltuk Sigortasından yararlanma hakkını elde ederler. Bunlar, kucaktaki çocuklar ile yolculuk sırasında taşıta binen ve ücretini elden görevlilere ödeyen yolcular ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 48/e maddesine göre, ücretsiz biletle taşıta alınan bir yolcu ve görevli olmayan en fazla iki personeldir.

a) Kucakta taşınan çocuklar

Yolcu sayılmak için “ücret” ödemiş olmak koşul ise de, anne ve babaları veya yakınlarıyla yolculuk eden, bilet alınmayan ve ayrı koltuk verilmeyen **çok küçük çocuklar** da “yolcu”dur; bunlara gelebilecek zararlardan taşımacı sorumlu olur. Bunların da Koltuk Sigortası'ndan yararlanma hakları vardır.

Bu konudaki duraksamaları gidermek için, yukarıda açıklandığı üzere, önceki Yönetmelikte 19.11.2006 tarihinde yapılan değişiklikle Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 48.maddesine (h) bendi eklenmiş ve bu bentte **“6 yaşın altında olan çocuklar yolcu bileti düzenlenmeksizin kucakta seyahat edebilirler”** denilmiş; 11.06.2009 tarihinde yürürlüğe giren yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 57.maddesi 10.bendinde bu hüküm yinelenmiştir.

Yargıtay görüşleri de, öteden beri, kucakta taşınan ve ücret ödenmeyen küçük çocukların “yolcu” sayılacakları yönündedir. Bu konuda bir Yargıtay kararında: **“Belli yaştan küçük çocuklardan taşıma ücreti alınmaması, arada taşıma sözleşmesi bulunmadığının nedeni olamayacağına göre, olaya taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir”** denilmiştir.¹⁰

Burada bir konuya açıklık getirmek gerekmektedir: Aynı koltukta anne ve kucaktaki çocuğu yolculuk yapmaktalar iken, her ikisi birden ölmüşlerse, haksahipleri (mirasçıları) Koltuk Sigortası'ndan iki ayrı sigorta bedeli alamayacaklar, tek ödeme yapılacaktır. Ölüm söz konusu olmayıp, her ikisi de yaralanmışlarsa, poliçedeki sınır aşılmamak koşuluyla hem annenin ve hem de çocuğun bedensel zararlarının karşılığı Koltuk Sigortası'ndan ödenmek gerekecektir.

b) Hatır için taşınanlar

Hatır taşıması, taşıyanın, yakını olsun olmasın herhangi bir kimseyi taşıtına bindirip, ücret almaksızın bir yerden bir yere götürmesidir. Her ne kadar 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 87.maddesinde hatır taşımacılığı genel hükümlere tâbi kılınmış ise de, Yargıtay

⁹ Üç aylık çocuğun otobüste yolcu iken ölümü üzerine haksahiplerinin Zorunlu Koltuk Sigortasından sigorta bedelini alma hakları bulunduğu ilişkin bir başka karar örneği: 11.HD.28.01.2002, E.2001/8392 K.2002/580

¹⁰ Yarg. 11.HD. 15.10.1980 gün 4809-4890 sayılı kararı. (T. Başbuğoğlu, Türk Ticaret Kanunu, sf.1076, no:1262)

görüşleri ve genel kanı, hatır taşıması da olsa taraflar arasında “**yolcu taşıma**” ilişkisinin kurulduğu yönündedir.¹¹

Bize göre, hatır için taşıyor da olsa, taşımacı, **bilet keserek** bir kimseyi taşıtına almışsa, yolculuğun başlangıcından bitişine kadar onun güvenliğini üzerine almış olacağından, **hatır için taşınan “biletli yolcu”** da oturduğu “**koltuk**” nedeniyle sigorta kapsamında olmak ve Koltuk Sigortasından yararlanma hakkı bulunduğu kabul olunmak gerekir.

Öte yandan, taşımacının, sürücünün veya görevlilerden birinin bir yakını (eşi, çocuğu, annesi, babası, kardeşi vb.) bir yere gitmek üzere otobüse binmişse, bunlardan ücret alınmayacağı bir yaşam gerçeğidir. Bu gibi kişileri sigorta kapsamı dışında tutmak yanlış olur. Bunların da, normal yolcular gibi, oturdukları koltuğun sigortalısı sayılmaları gerekir. Böylesi durumlar ilgililer tarafından düşünülmüş olmalı ki, 4925 sayılı Yasa gereği yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin “Yolcu bileti” başlıklı 38.maddesi 8.bedinde (önceki Yönetmelik 48.maddesi (e) bendinde) : “**Taşımacılar (yetki belgesi sahipleri), her seferde bir yolcu** ile bu seyahatte görevli olmayan en fazla 2 personelini **bilet keserek ücretsiz taşıyabilirler**” denilmiştir.

c) Kaçak veya biletsiz yolcular

Taşıtlara ücret ödemedi binen “**kaçak**” yolculardan taşımacı veya sürücü ile yardımcıları **ücret almışlarsa** bunlar yolcu sıfatını kazanırlar. Ayrıca yolculuk sırasında, sürücünün veya yardımcılarının “**elden**” ücret alarak, ara duraklardan ve yol üzerinden otobüse bindirdikleri “**biletsiz**” kişiler de yolcu sıfatını kazanırlar.

Yukarda da belirttiğimiz gibi, yolcu sayılmak için “bilet” koşul olmayıp, yalnızca kanıtlamada kolaylık sağlayan bir araçtır ve taşıma sözleşmesi bir şekle bağlı değildir. Kural olarak **kaza sırasında “koltukta oturan kişi” yolcudur**. Aksini kanıtlamak karşı tarafa düşer.¹²

Sonuç olarak, kaza sırasında koltukta oturan kişinin, aksi kanıtlanmadıkça, yolcu olarak Koltuk Sigortasından yararlanma hakkı bulunmaktadır.

d) Taşıma sırasında görevli olmayan personelden en fazla iki kişinin sigorta kapsamında olması

Bazı durumlarda taşımacının hizmetinde çalışanlardan biri veya bir kaç, görevli olmadıkları halde, kendi kişisel gereksinimleri nedeniyle taşımacıya ait otobüsle yolculuk yapıyor olabilirler. Taşımacının bunlardan ücret alması söz konusu olamaz. Yeni Yönetmelikte böylesi durumlar da düşünülmüş ve görevli olmadıkları halde (taşımacının işlettiği) otobüste “yolcu” olan en fazla iki personelin, öteki yolcularla aynı haklara sahip olacakları kabul olunmuştur.

Bu konuda, 4925 sayılı Yasa'nın 34.maddesi gereği yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin “Yolcu bileti” başlıklı 38.maddesi 8.bedinde (önceki Yönetmelik 48.maddesi (e) bendinde) : “Taşımacı, her seferde bir yolcu ile bu seyahatte görevli olmayan en fazla iki personelini bilet keserek ücretsiz taşıyabilir” denilmiş; böylece bir yolcu ile görevli olmayan iki personelin, hem Koltuk Sigortasından ve hem de Karayolu Taşıma Sigortasından yararlanmaları sağlanmıştır.

¹¹ Yarg.11.HD. 25.06.2001 gün 3468-5708 sayılı kararında “Hatır taşıması da olsa, taraflar arasında yolcu taşıma ilişkisi bulunduğu kabul olunmuş ve taşıma sırasında meydana gelen kaza sebebiyle açılan davaya taşımaya ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği” açıklanmıştır. (İBD.2003/1-212) - 4.HD.25.02.1986 gün 765-1694 sayılı kararında da , taşıyan ile hatır için taşınan arasında sözleşme ilişkisinin varlığı kabul olunmuştur.

¹² Işıl Ulaş, age., sf.245

C) Sürücüler

a) Yolcu taşımada görevli sürücülerinin nitelikleri:

Yasa ve Yönetmeliklerdeki tanımlara göre, sürücü, karayolunda motorlu bir aracı veya taşıtı sevk ve yöneten eden kişidir. 4925 sayılı Yasa'ya bağlı Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin "Şoförlerde aranacak nitelik ve şartlar" başlıklı 36.maddesine (önceki Yönetmelik 60.maddesine) göre, yolcu taşımacılığında çalışacak taşıt sürücülerinin:

- Taşıtın niteliğine uygun sürücü belgesine sahip olmaları,
- İlgili mevzuatın öngördüğü mesleki yeterlilik belgesine sahip olmaları,
- Büyük otobüs kullananlarının 26 yaşından gün almış olmaları,
- 63 yaşından gün almamış olmaları,
- Bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları,
- Tehlikeli madde taşıyan taşıtları kullananlarının, ilgili mevzuatın öngördüğü eğitimi aldığını gösteren belgeye sahip olmaları,
- Uyuşturucu, silah, insan ve gümrük kaçakçılığı ile terör suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza almamış olmaları şarttır.

Kaza sırasında, yukardaki nitelikleri taşımayan sürücü nedeniyle, sigortacının taşımacıya karşı rücu hakkı bulunup bulunmadığı ayrı bir bölümde ele alınacaktır.

b) Sürücülerin Koltuk Sigortasından yararlanma koşulları:

Sürücülerin adı, yolcularınki gibi, Koltuk Sigortası poliçesinde yazılı değildir. Kaza sırasında otobüsü kim sevk ve idare ediyorsa, sigortalı sıfatını o alır. Eğer otobüste birden fazla sürücü görevlendirilmişse, poliçede gösterilen sayı çerçevesinde hepsi sigortalı sıfatını taşırlar.¹³

c) Sürücü kusurlu ise Koltuk Sigortasından yararlanabilir mi?

Her ne kadar, "hiç kimse kendi kusurundan yararlanamaz" ise de, daha önce de belirttiğimiz gibi, Koltuk Sigortası, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına oluşturulan bir "kişisel kaza sigortası"dır. Bu nedenle, sürücü "tam kusurlu" olsa bile, bedensel zarara uğramışsa kendisine ve ölmüşse mirasçılarına **Koltuk Sigortasından ödeme yapılması** gerekeceği kanısındayız.

Bizi bu düşünceye götüren, Genel Şartlar'ın sigortacının "rücu hakkı"na ilişkin A.7 maddesi (a) bendidir. Buna göre: "Tazminatı gerektiren olay, sigorta ettirenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasti bir hareketi veya ağır kusuru sonucunda meydana gelmişse" sigortacı sigorta ettirene rücu edebilir. Bunun dışında sigortacının sürücünün kusurundan dolayı rücu hakkı yoktur. Şu halde, sürücünün "**kasti bir hareketi veya ağır kusuru söz konusu olmadıkça**" yüzde yüz kusurlu olsa bile, Koltuk Sigortası'ndan yararlanabilecektir.

Sürücünün "kasti hareketi" 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, kasit olmamakla birlikte, kasta yakın bir kusurun varlığı anlamına gelir." Gene Yargıtay

¹³ Ulaş, age., sf.247

kararlarına göre: “Sürücü yüzde yüz kusurlu olmakla birlikte, kastı veya kasta yakın bir kusuru söz konusu değilse, sigortacının dönme (rücu) hakkı doğmaz.”¹⁴

Açıklanan bu nedenlerle, sürücünün, kastı veya kasıt olarak nitelenebilecek bir kusuru kanıtlanamıyorsa, kazanın oluşunda yüzde yüz kusurlu bulunsa bile, “ağır kusurlu” olduğu ileri sürülerek Koltuk Sigortasından yararlanması engellenemeyecektir.

D) Yardımcı kişiler

Yardımcı kişiler, 2918 sayılı KTK'nun 3.maddesinde “Hizmetli” başlığı altında “araçlarda, sürücü dışında, taşıma hizmetlerinde süreli veya süresiz çalışan kişiler” olarak tanımlanmıştır.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 34 (önceki 58.) maddesine göre de, taşımacılar, hizmetleri yürütebilecek yeterli sayı ve nitelikte personel bulundurmamakla yükümlü olup, bu yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmemeleri durumunda doğacak her türlü zarar ve ziyandan sorumludurlar.

Otobüslerde sürücü dışındaki görevli kişiler genellikle bagaj görevlileri, temizlik görevlileri ile yolculara yiyecek ve içecek sunan hosteslerdir. Bunların sayılarının Koltuk Sigortası poliçesinde belirtilmesi gerekir. Görevliler de, yolcular gibi, otobüsün kalkış noktasından varış noktasına kadar, mola ve duraklamalar dahil, yolculuk süresi içinde uğrayacakları her türlü kazalara karşı Koltuk Sigortası güvencesi altındadırlar. Genel Şartlar A.1 maddesinde bu husus açıkça belirtilmiştir.

Koltuk Sigortası poliçelerinde, sigortalanan kişi sayısı, koltuk sayısının üzerinde ise, “sürücü yardımcıları” kaydı bulunmasa bile, ödenen prim tutarına da bakılarak, zarar gören görevlilerin sigortadan yararlandırılmaları gerekir. Yargıtay'ın bir kararına göre: “Düzenlenen poliçede, sürücü yardımcıları gösterilmemiş olsa bile, bu kişilerin dahi sigortaları yapılmışçasına sigorta primi tahakkuk ettirilerek tahsil edildiği anlaşılabiliriyorsa, onların da Koltuk Sigortasından yararlanmaları gerekir.”¹⁵

VI-KOLTUK SİGORTASI YAPTIRMAK ZORUNDA OLAN TAŞIMACILAR

1- Yasal düzenleme

Karayolu Taşıma Yönetmeliği 47. (önceki 64.) maddesine göre, **yetki belgesi sahipleri**, yolcuya gelebilecek bedenî zararlar için bu Yönetmeliğin 42.maddesi 5.fikrasından (önceki 63'üncü maddesinden) doğan sorumluluklarını karşılamak üzere, 4925 sayılı Yasa'nın 18'inci maddesinde tanımlanan "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası"nın yanı sıra **“Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası”** yaptırmak zorundadırlar.

Poliçede kayıtlı taşımacının, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na ve buna bağlı Yönetmelik hükümlerine göre verilen **“taşımacı yetki belgesi”**ne sahip olması, **yolcu taşımacılığının**, zorunlu durumlar dışında, Yasa ve Yönetmelik hükümleri çerçevesinde yapılması ve **taşımanın yapıldığı aracın poliçede kayıtlı olması** zorunludur.

Yönetmelikte, Koltuk Sigortası yaptırmak zorunda olan yolcu taşımacıları için **“yetki belgesi sahipleri”** denilmesine karşın, Genel Şartlar A.1 maddesinde yalnızca “şehirlerarası ve uluslararası” yolcu taşımacılarından söz edilmesi yanlış ve Yönetmeliğe aykırıdır. Çünkü, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve buna bağlı Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden önceki adıyla **“Zorunlu Otobüs Koltuk Ferdi Kaza Sigortası”** olan ve yalnızca “şehirlerarası

¹⁴ 11.HD.16.01.2006, E.2005/184 – K.2006/121 (Kazancı Yazılım) – 11.HD.30.10.2001, 5330-8413 (YKD.2002/2-234) – 11.HD.11.05.2000, 2961-4140 (Yasa H.D.2002/1-92, no:35)

¹⁵ Yarg.11.HD.29.11.1996, 8215-8376 (Ulaş, age., sf.248)

ve uluslararası” yolcu taşımalarını güvenceye alan bu sigorta türünün kapsamı genişletilmiş ve adından “otobüs” sözcüğü çıkarılarak, 25.02.2004 tarihinde yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 63-68 maddelerinde bu yönetmeliğin yerini alan 11.06.2009 tarihli Yönetmeliğin 47-50 maddelerinde “**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**” adını almıştır.

Yeni düzenlemede, artık, Zorunlu Koltuk Sigortası’nın uygulama alanı ve kapsamı “şehirlerarası ve uluslararası” yolcu taşımacılığı ve bu taşımacılıkta kullanılan “otobüsler” ile sınırlı değildir. Aşağıda açıklanacak Yasa ve Yönetmelik hükümleri uyarınca, Ulaştırma Bakanlığı genelgelerıyla, yer ve taşıtlar yönünden kapsam genişletilmiş ve son 11.06.2009 tarihli Yönetmelikle kent içi ve 100 kilometreye kadar şehirlerarası yolcu taşımaları da Zorunlu Koltuk Sigortası güvencesi altına alınmış; ayrıca, 1618 sayılı Seyahat Acentaları Yasası’nın 13.01.2007 gün 5571 sayılı Yasa ile değişik 12.maddesi b/2 bendinde “geziye katılanların her türlü kazalardan doğan zararlarını ve tedavi masraflarını karşılamak üzere” sigorta yaptırma zorunluluğu getirilmiş; Yasa’ya bağlı Yönetmeliğin 38.maddesi (g) bendinde gezi düzenleyenlerin yaptıracakları sigorta türleri arasında “Zorunlu Koltuk Sigortası” da yer almıştır.

2- Koltuk Sigortası yaptırmak zorunda olan yetki belgesi sahipleri

Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 5.maddesinde (önceki 6.maddesinde), taşımacılık ve buna bağlı yan işleri yapacak olanlara yetki belgesi alma zorunluluğu getirilmiş; 6.maddesinde (önceki 11.maddesinde) kimlerin ne tür yetki belgesi alacakları ve belge türleri açıklanmış; ticari amaçlı yolcu taşıması yapacak olan ve bu nedenle zorunlu sigorta yaptırmaları gereken yetki belgesi sahipleri şöyle bölümlendirilmiştir.

A) Önceki Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre:

a) Şehirlerarası otobüsle yolcu taşımacıları:

Önceki Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin önceki 11.maddesine göre, şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilerin almaları gereken yetki belgesi (D) türü olup, taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır.

D1 yetki belgesi:

Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre **otobüsle düzenli yolcu taşımacılığı** yapacaklara verilir.

D2 Yetki belgesi:

a)Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre **arizi sefer** düzenleyerek taşıma yapacaklara,

b)Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle **mekik sefer** düzenleyerek taşıma yapacaklara,

c)1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acentaları Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acentalığı Belgesine sahip olanlara verilir.

Yukarda belirtilen D türü yetki belgesi sahiplerinin tamamı, Yönetmeliğin 64.maddesine göre, yasa ve yönetmelikten doğan sorumluluklarını karşılamak üzere "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile “**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**” yaptırmak zorundadırlar.

b) Uluslararası otobüsle yolcu taşımacıları:

Uluslararası otobüsle yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilerin almaları gereken yetki belgesi (B) türü olup, taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

B1 Yetki belgesi:

Belirli bir ücret ve zaman tarifesine göre otobüs ile düzenli yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.

B2 Yetki belgesi:

a)Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın yolcu durumuna göre arızı sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

b)Önceden gruplandırılmış yolcuları bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına götürmek ve/veya getirmek suretiyle mekik sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara,

c)1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile bu Kanuna göre hazırlanarak yayımlanan Seyahat Acentaları Yönetmeliği hükümlerine göre kurulmuş Seyahat Acentalığı Belgesine sahip olanlara verilir.

Bunlar da, şehirlerarası yolcu taşımacıları gibi, Yönetmeliğin 64.maddesi gereği, "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası"nın yanı sıra "**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**" yaptırmak zorundadırlar.

c) Ticari anlamda yolcu taşımacılığı yapan kamu kurum ve kuruluşları:

Ticari amaçla yurtiçi veya uluslararası yolcu taşımacılığı yapan kamu kurum ve kuruluşları E ve E1 türü yetki belgesi almak zorunda olup, bunların sorumluluklarına **özel hukuk** hüküm ve ilkeleri uygulanır. Türk Ticaret Kanunu'nun 18. maddesi 1. fıkrasına göre: "Özel hukuk hükümleri içerisinde yönetilmek ve ticari bir şekilde işletilmek üzere devlet, vilayet, belediye gibi kamu tüzel kişileri tarafından kurulan örgüt ve kurumlar **tacir** sayılırlar."

Kamu kurum ve kuruluşlarının özel hukuk alanında **yolcu taşıma** işleri, ağırlıklı olarak kent içi ulaşımda "**toplu taşıma**" biçiminde gerçekleşmekte ve bunu çoğu kez belediyeler, özel hukuk hükümleriyle yönetilen "**ticari işletmeler**" kurarak üstlenmektedirler.

Ticari amaçlı **yolcu taşımacılığı** yapan kamu kurum ve kuruluşları, tıpkı özel hukuk tüzel kişileri gibi, yolculara karşı "**taşımacı**" sıfatıyla sorumlu olup, TTK. 806/1. ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 7.maddelerine göre "Yolcuları gidecekleri yere sağ ve sağlıklı olarak ulaştırmakla yükümlüdürler."

Açıklanan bu nedenlerle, ticari amaçlı kent içi, yurt içi ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapan kamu kurum ve kuruluşları da, özel hukuk tüzel kişileri gibi, yolcuları kazalara karşı sigortalamak ve zorunlu sigortalar yaptırmak zorundadırlar. Bunlar **Zorunlu Koltuk Sigortası**, Zorunlu Karayolu Taşıma Sigortası ve Zorunlu Trafik Sigortası'dır.

d) İl sınırları içinde yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar şehirlerarası yolcu taşımalarına getirilen Zorunlu Koltuk Sigortası yaptırma yükümlülüğü:

İl sınırları içindeki yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar şehirlerarası yolcu taşımaları, 4925 sayılı Yasanın 2.maddesi 3.fıkrası ile Yönetmeliğin 2.maddesi 3.fıkrasında ayrı bir durum olarak ele alınmış ve ayrı bir Yönetmelik öngörülmüş; yönetmelik düzenleninceye kadar geçecek zaman içerisinde boşluk Ulaştırma Bakanlığı genelgeleri ile doldurulmaya çalışılmış; 16.08.2004 gün 30606 sayılı, 14.11.2006 gün 27324 sayılı ve 29.12.2006 gün 32002 sayılı genelgelerle "il sınırları içinde veya 100 kilometreye kadar şehirlerarası yolcu taşıyacak gerçek ve tüzel kişilerin almaları gereken belgeye (Y) türü yetki belgesi denilmiş ve **Zorunlu Koltuk Sigortası** ile Karayolu Zorunlu Taşıma Sigortası yaptırma yükümlülüğü getirilmiştir. Zorunlu taşıma sigortası yaptırılacak kent içi ve yakın mesafe yolcu taşıtları "**yapısı itibariyle sürücüsü dahil en az (9) oturma yeri olan**" taşıtlardır. (16.08.2004 gün 30606 sayılı Yönerge eki madde: 2 ve 5)

29.12.2006 gün 32002 sayılı Genelge'nin 6.maddesinde de "yolcu taşımacılığında kullanılacak taşıtların sürücüsü dahil en **az 9 koltuk kapasitesine sahip olmaları şarttır**" denildikten sonra, 9.maddesinde, il sınırları içinde ve 100 kilometreye kadar yolcu taşıyan (Y) tipi yetki belgesi sahiplerine "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile

“**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**” yaptırma zorunluluğu getirilmiştir.

En son yayınlanan 11.01.2008 gün 2008/KUGM-10/YOLCU sayılı Genelgede de şu açıklamalar yapılmıştır:

“Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin “Kapsam” başlıklı 2 nci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, **taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları**, yönetmelik kapsamı dışında bırakılmış olup, bu kapsamdaki yolcu taşımaları il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle, Yönetmeliğin taşımacılar için getirdiği sorumluluk ve yükümlülükler dikkate alınarak ilgili **valiliklerce** düzenlenmektedir.

Söz konusu taşımaların düzenlenmesine ilişkin olarak uygulamada birliğin sağlanması açısından, taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımalarının düzenlenmesinde Valiliklerce yapılacak düzenlemeler aşağıda belirtilen esaslar çerçevesinde olacaktır:

1) **01/03/2008** tarihine kadar, taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımalarını düzenleyen “[Y] Yetki Belgesi Yönergesi” Valilikler tarafından yayımlanacaktır.

2) Bu kapsamdaki taşımaların [Y] yetki belgesi sahiplerince yapılması zorunludur. Denilmiştir.

e) Seyahat Acentalarının Zorunlu Koltuk Sigortası ile birlikte üç tür sigorta yaptırma yükümlülükleri :

1618 sayılı Seyahat Acentaları Kanunu kapsamında faaliyet gösteren yurt içi taşımacılara D2 yetki belgesi ve uluslararası taşımacılara B2 yetki belgesi verilmekte olup, Seyahat Acentaları Yönetmeliği'nin “**Karayolu Turist Taşıma Araçları**” başlıklı 38.maddesinde, seyahat acentalarının transfer ve turlarda kullanacakları yolcu taşıma araçlarının nitelikleri açıklanırken (g) bendinde, gezi düzenleyicilerinin yaptıracakları sigorta türleri şöyle sıralanmıştır:

- 1- Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
- 2- Zorunlu Koltuk Sigortası
- 3- Ferdi Kaza Sigortası

Yönetmelik en son 25.4.1997 tarihinde değiştiğine göre, 4925 sayılı Yasa ve buna bağlı Yönetmelik gereği, yukardaki listeye Karayolu Zorunlu Taşıma Sigortasını da eklemek gerekmektedir.

3- Taşımacıların ve taşıtların Yasa ve Yönetmelik hükümlerine uygun olmamasının, Koltuk Sigortası yönünden yaptırımı

Taşımacıların yetki belgesi almamış olmaları veya yetki belgelerindeki **eksiklikler** ile taşıtların yolcu taşımaya elverişli olmamaları, **sigortalıları (yolcuları ve görevlileri) etkilemez**. Kaza sonucu ölüm ve yaralanmalarda **Koltuk Sigortasını yapan sigortacı gereken ödemeleri yapmak zorundadır**. Ancak, zarar görenlere ödeme yapan sigortacı, daha sonra Genel Şartlar A.7 maddesine dayanarak sigorta ettirene (taşımacıya) rücu edebilir. Yetki belgelerindeki eksiklikler ve taşıtların elverişsizliği yönünden rücu nedenleri, söz konusu maddede şöyle açıklanmıştır:

“Tazminatı gerektiren olay :

a) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda yasaklanan hallerden, sigorta ettirenin bu kanun ve ilgili yönetmelikteki yükümlülüklerini yerine getirmemesinden doğmuşsa,

b) Taşımacının yetki belgesinde kayıtlı olmayan taşıtlarla yapılan veya yetki belgesi olmadan yapılan taşımalar sonucu meydana gelmişse,

c) Taşıtın, mevzuatın gerektirdiği teknik şartlara uygun olmamasından, nitelikli şoför ve hizmetli personeli olmadan sefere çıkarılmasından; güzergah mesafesini dikkate alarak yeteri kadar sürücü bulundurulmamasından meydana gelmişse,

Koltuk Sigortasını yapan ve zarar gören kişilere tazminat ödeyen sigortacı, sigorta ettirene (taşımacıya) rücu edebilir.”

B) Yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre:

11.06.2009 günlü yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 6.maddesinde yetki belgeleri şu biçimi almıştır:

(1) A türü yetki belgesi: Ticari amaçla otomobille yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

- a) A1 yetki belgesi: Yurtiçi yolcu taşımacılığı yapacaklara,
- b) A2 yetki belgesi: Uluslararası yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.

(2) B türü yetki belgesi: Otobüsle uluslararası ve yurtiçi yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

- a) B1 yetki belgesi: Tarifeli olarak uluslararası ve şehirlerarası ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara,
- b) B2 yetki belgesi: Tarifersiz olarak uluslararası ve yurtiçi ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara,
- c) B3 yetki belgesi: Sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili personelini taşımak üzere uluslararası ve yurtiçi yolcu taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir.

(4) D türü yetki belgesi: Otobüsle yurtiçi yolcu taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:

- a) D1 yetki belgesi: Tarifeli olarak şehirlerarası ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara,
- b) D2 yetki belgesi: Tarifersiz olarak yurtiçi ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara,
- c) D3 yetki belgesi: Sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili personelini yurtiçinde taşımak üzere yolcu taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara,
- ç) D4 yetki belgesi: Tarifeli ve tarifersiz olarak 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası ve taşıma mesafesine bakılmaksızın iliçi ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara verilir.

VII-KOLTUK SİGORTASINDA SİGORTA BEDELİ

A) ÖLÜMLERDE

1- Sigorta poliçesinde gösterilen meblâğın tamamı haksahiplerine ödenir.

Zorunlu Koltuk Sigortası, bir zarar sigortası değil, bir **tutar (meblâğ) sigortası** olduğu için, somut zarar ne olursa olsun, **bir zarar hesabı yapılmaksızın**, poliçede yazılı tutarın **“tamamı”** haksahiplerine (**mirasçılara**) ödenir.

Yargıtay kararlarında bu konuda şu açıklamalar yapılmıştır:

Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası türü itibariyle bir **“can sigortası”** türü olup, rizikonun gerçekleşmesi ile sigortalı ölmüş ise, poliçede ölüm halinde ödenecek sigorta bedeli gösterilmiş bulunduğu ve sigortanın bu bölümü bir **“meblâğ sigortası”** niteliğinde olduğundan, **gerçek zarar hesaplamasına girilmeksizin**, bu miktarın **aynen ödenmesi** gerekmektedir.

(11.HD.19.02.2001, E.2000/10348 K.2001/1415)

Mahkemece toplanan kanıtlara göre, Ferdi Kaza Koltuk Sigortasının **“maktu”** bir sigorta türü olduğu, murisin sigortalı araçta yolcu olması ve poliçe teminatının **“maktu”** olması nedeniyle, **destekten yoksunluk tazminatı hesaplanması gerekmeyeceği**, teminatın

“**likit**” olduğu ve inkâr tazminatı isteminin yerinde olduğu gerekçesiyle davanın kabulüne karar verilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmadığından kararın onanması gerekmiştir.

(11.HD.11.09.2000, 5552-6636)

Davaya konu edilen sigorta türü, bir ferdi kaza sigortası türü olan ferdi kaza koltuk sigortasına ilişkin olup, bu tür sigorta bir “**meblâğ sigortası**” olması itibariyle, tazminat “**maktu**” olarak ödeneceğinden, başvuran kişinin yasal hak sahibi olduğunun ispatına yarar belgelerin tamamlanması üzerine ödemenin yapılması gerekmektedir.

(11.HD.19.11.1996, 7716-8115)

2- Haksahipleri “mirasçılar” olup, destekten yoksun kalanlar “mirasçı” değillerse, bu sigorta türünden yararlanamazlar.

a) Sigorta bedeli, can sigortası ilkeleri uyarınca, ölenin yasal mirasçılarına “**miras payları oranında**” paylaştırılarak ödenir. Sigortacıya başvuran mirasçı, ancak mirasçılık belgesinde belirtilen payını alır.

b) Mirasçılar, **destekten yoksun kalmamış olsalar bile**, hangi yaşta olurlarsa olsunlar, sosyal ve ekonomik durumları ne olursa olsun, Koltuk Sigortasından paylarını alma hakkına sahiptirler.

c) Buna karşılık, ölenin desteğinden yoksun kalanlar, **mirasçı değillerse**, bu sigorta türünden yararlanamazlar. Örneğin, ölenin eşi ve çocukları mirasçı olup da, anne ve babası destekten yoksun kaldıklarını ileri sürmüşlerse, bunlar Koltuk Sigortası’ndan istekte bulunamazlar. Çünkü poliçede yazılı tutarın tamamı, miras payları oranında ölenin eşine ve çocuklarına ödenir. Gene ölenin nikâhsız eşi de, destekten yoksun kalmakla birlikte, mirasçı olmadığı için Koltuk Sigortasından yararlanamaz. Bununla ilgili Yargıtay kararı şöyledir:

Taraflar arasındaki uyuşmazlık, otobüs kazasında ölen kişinin imam nikâhlı (gayri resmi) eşi olduğunu ileri süren davacının, otobüs zorunlu koltuk sigortası sebebiyle sigorta bedelini isteyebilmesinin mümkün olup olmadığı noktasında toplanmaktadır.

Bilindiği üzere, otobüs zorunlu koltuk sigortası, ferdi kaza sigortasının bir türü olup, ölüm rizikosu gerçekleştiğinde **sigorta poliçesinde belirlenmiş olan** ölüm teminatı “**maktu bir tazminat**” olarak hak sahiplerine ödenmesi gerekir. Diğer bir deyişle, bu sigorta teminatı, ölen sigortalının hak sahiplerinin gerçek zararlarını gidermeye yönelik bir tazminat sigortası değildir. Nitekim, anılan sigorta genel şartlarının 6/A maddesi de bu yolda düzenlenmiş bulunmaktadır. Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları’nın 8/A maddesinde de hak sahipleri, kanuni hak sahipleri olarak belirlenmiştir. Can sigortalarında, sigorta ettiren yararlandıracağı kişiyi belirlememişse, ölenin yasal hak sahipleri yani “**mirasçıları**” yararlandırılacak kişiler olarak kabul edilir ve sigorta bedeli ancak bu kişilere ödenebilir. Can sigortasının bir türü olan Zorunlu Koltuk Sigortasında da aynı ilkenin benimsenmesi TTK’nun 1334 ve 1336/1 maddeleri hükmü gereğidir.

Dava konusu olayda ise, davacı, sigorta sözleşmesinde hak sahibi olarak gösterilmediği gibi, ölenin kanuni mirasçısı olmadığı da tartışmasızdır. Yargıtay içtihatları ile ölenin gayri resmi eşi olan kimselere de destekten yoksun kalma tazminatı konusunda dava açabilme hakkı tanınıyor ise de, yine yukarıda değinildiği gibi, ferdi kaza sigortasının bir türü olan **Zorunlu Koltuk Sigortası, gerçek zarar giderici bir amaç olan sigorta şekli olmadığından**, gerçek zarar kapsamlı bir iddia olan destekten yoksun kalma zararının giderilmesi, bu sigortayı yapan sigortacıdan istenemez. Bu isteğin muhatapları haksız fiil failleri, işletenler ve otobüsün zorunlu ve isteğe bağlı mali sorumluluk sigortacılarıdır.

Bu durum karşısında ve dava dosyasındaki aile nüfus kayıt tablosuna göre, aktif dava ehliyeti bulunmayan davacının davasının bu yönden reddi gerekirken, yazılı gerekçeler ile kabulü doğru görülmemiştir. (11.HD.01.02.2000, E.1999/6825 K.2000/577) ¹⁶

3- Bir destek tazminatı olmadığı için, tazminat hesabına gerek yoktur.

a) Koltuk Sigortası, bir “can” ve “meblâğ” sigortası olduğu için, **mirasçılarının malvarlığında eksilme ve kazanç kaybı olup olmadığı, destekten yoksun kalıp kalmadıkları araştırılmaz.** Mirasçılar hangi yaşta olurlarsa olsunlar, çalışıp çalışmadıklarına, kazanç elde edip etmediklerine bakılmaksızın, **poliçede yazılı tutarın tamamı**, miras payları oranında kendilerine ödenir.

b) Destek tazminatı olmadığı içindir ki, bir hesaplama yapılmasına gerek yoktur.

4- Mirasçılar, ayrıca destekten yoksun kalmışlarsa :

Mirasçılar arasında aynı zamanda destekten yoksun kalanlar varsa, **Koltuk Sigortası’ndan aldıkları tazminattan ayrı olarak**, ayrıca sorumlulara karşı dava açabilirler ve **destekten yoksun kalma tazminatı** isteyebilirler. Böyle bir durumda, Koltuk Sigortası’ndan alınan **ölüm sigortası bedeli, destekten yoksun kalma tazminatından indirilmez.**

Bundan başka, aynı zamanda destekten yoksun kalmış olan mirasçının Koltuk Sigortasından aldığı ölüm tazminatı da, sorumluluk sigortalarından (Taşıma Sigortasından veya Trafik Sigortasından) aldığı tazminat tutarından indirilmez. Bu konuda bir karar örneği şöyledir:

Mahkemece, Koltuk Sigorta tazminatının maktu bir tazminat olduğu gözetilmeden, Trafik Sigortasından ödenen tazminat miktarından düşülerek, bakiyeye hükmedilmesi doğru bulunmamıştır. (11.HD.23.10.1995, 7054-7846)¹⁷

Bu konuda çeşitli durumları ayrıntılarıyla belirtelim:

A) Kaza tek yanlı ise ve taşımacı ile yardımcıları “tam” sorumlu iseler:

Kazaya başka taşıtlar karışmamışsa, örneğin, kaza bütünüyle otobüs sürücüsünün kusuru ya da teknik arıza sonucu ise, Koltuk Sigortası’ndan payını alan, ancak aynı zamanda destekten yoksun kalmış olan mirasçı:

a) Karayolu Taşıma Sigortası’ndan (4925 sayılı Yasa m.18) destek zararının sigorta limitine kadar olan miktarını tazminat olarak isteyebilir.

b) Karayolu Taşıma Sigortası destek zararını tam karşılamazsa, ikinci sırada Trafik Sigortasına (2918 sayılı KTK. m.97) başvurarak, gene poliçedeki üst sınıra kadar tazminat alabilir.

c) Her iki sorumluluk sigortası da yeterli olmazsa, üçüncü sırada, taşımacının İsteğe Bağlı Sorumluluk Sigortası’ndan (2918 sayılı KTK m.100) yararlanabilir.

d) Bütün bu sigortalar yeterli olmazsa veya herhangi bir nedenle sigorta poliçelerinden yararlanılamamışsa, o zaman, zarar gören (destekten yoksun kalan) yolcu, doğrudan taşımacıya karşı dava açarak tazminat (destekten yoksun kalma tazminatı) isteyebilir.

¹⁶ I.Ulaş, age, sf. 257’den alınmıştır.

¹⁷ I.Ulaş, age, sf.256

Koltuk Sigortasından (mirasçı olarak) sigorta bedelini alan kişinin, ayrıca destekten yoksun kalması nedeniyle **taşımacıya karşı açtığı davada**, (kural olarak) Koltuk Sigortasından alınan meblâğ destek tazminatından indirilmez ise de, taşımacının yolcu yararına Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırmış ve bunun için prim ödemiş olması durumunun, bir **hakkaniyet** indirimini gerektirip gerektirmeyeceği tartışılmalıdır.

B) Kazaya başka taşıtlar da karışmışsa:

Kazanın oluşunda otobüs sürücüsünün yanı sıra üçüncü kişi de kusurlu ise, örneğin otobüs ile bir başka araç çarpışmış olup da kusuru paylaşmışlarsa :

a) Destekten yoksun kalmış olan mirasçı, her iki sorumluya karşı (ortaklaşa ve zincirleme sorumluluk hükümleri çerçevesinde) dava açtığında, tazminat ödemekle yükümlü olan ister taşımacı ve ister üçüncü kişi olsun, Koltuk Sigortasından alınan sigorta bedeli, destekten yoksun kalma tazminatından indirilmeyecektir.¹⁸

b) Koltuk Sigortası'ndan payını almakla birlikte, aynı zamanda destekten yoksun kalan mirasçının, bir indirim söz konusu olmaksızın, ayrıca kazaya karışan her iki aracın Karayolu Taşıma Sigortası'ndan ve Trafik Sigortası'ndan (destekten yoksunluk nedeniyle) tazminat isteme hakkı bulunduğunu bir kez daha anımsatalım.

C) Taşımacı, sürücü ve yardımcıları “kusursuz” iseler:

Yukardaki bölümlerde birkaç kez belirttiğimiz gibi, Zorunlu Koltuk Sigortası, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına oluşturulan bir **“kişisel kaza sigortası”** olduğundan, taşımacı ile sürücü ve yardımcıları **kusursuz olsalar bile**, sigortacı ödeme yapmak zorundadır. Ancak:

a) Mirasçı aynı zamanda destekten yoksun kalmışsa, taşımacı, sürücü ve yardımcıları kusursuz oldukları için, onlardan destekten yoksun kalma tazminatı isteyemez. Çünkü, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 18/2.maddesine, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 86/1.maddesine ve Türk Ticaret Kanunu'nun 806/2.maddesine göre, taşımacının hukuksal sorumluluğunu ortadan kaldıran nedenler varsa, tazminat istenemez.

b) Gene, taşımacı ile sürücü ve yardımcılarının “kusursuz” olmaları durumunda, destekten yoksun kalan kişi, birer sorumluluk (zarar) sigortası olan Taşıma Sigortasından ve Trafik Sigortasından da tazminat alamaz.

c) Kusursuz olduğu için taşımacıdan destek tazminatı alamayan kişi, kazanın oluşunda sorumluluğu bulunan üçüncü kişilere karşı dava açabilir ve onların sorumluluk sigortalarından tazminat isteyebilir. Yineleyelim ki, destekten yoksun kalan kişinin, üçüncü kişilerden ve onların sorumluluk sigortalarından alacağı tazminat tutarından, mirasçı sıfatıyla Koltuk Sigortasından aldığı sigorta bedeli indirilmez.

5- Sigortacı ödeme yapmazsa, doğrudan icra kovuşturması yapılabilir.

Koltuk Sigortasında, ölenin mirasçılara ödenmesi gereken sigorta bedeli bir **“likit alacak”** niteliğinde olduğundan, gerekli tüm belgelerle başvurulmuş olmasına karşın, eğer sigortacı her hangi bir nedenle ödeme yapmayı reddederse veya yasal sürede ödeme

¹⁸ Örnek :Yargıtay 11.HD. 15.05.2007 gün E. 2006/435 K.2007/7464 sayılı (İBD.2010/1-446) ve 11.HD.14.12.2009 gün E.2008/8521 K.2009/12939 sayılı kararları. (İBD.2010-2/1215

yapmazsa, haksahipleri dava açmaksızın, doğrudan sigortacı hakkında **icra kovuşturması** yapabilirler ve itiraz halinde “**inkâr tazminatı**” isteyebilirler.

Buna ilişkin Yargıtay kararlarından örnekler aşağıdadır:

Davacılar, murislerinin Ferdi Koltuk Kaza Poliçesi olan otobüste seyahat ederken, meydana gelen kazada öldüğünü, davalıdan sigorta bedelinin ödenmesi istenmişse de, ödeme yapılmadığından, icra takibi yapıldığını, borca itiraz üzerine bu miktarın %40 icra inkâr tazminatıyla birlikte tahsilini istemiştir.

Davalı sigorta şirketi tarafından düzenlenen sigorta poliçesinde “**ferdi kaza teminatı**”nın kişi başına tutarı bellidir. Davacı, “**likit**” olan bu miktarı (sigorta şirketine belgeleriyle başvurarak) istediğine göre, davacının başvuru ve davalının temerrüt tarihleri tespit edilerek, “**likit**” olan miktar üzerinden **icra inkâr tazminatına hükmedilmesi** gerekirken, icra inkâr isteminin, anlaşmazlık bir yargılamayı gerektirdiği gerekçesiyle, reddine karar verilmesi ve temerrüt tarihinden itibaren faize hükmedilmemesi doğru olmamıştır. (11.HD.05.12.1994, 5475-91312)¹⁹

Davacılar, murislerinin Koltuk Sigortasına dayanarak davalı sigortacıdan sigorta bedelinin ödenmesini istediklerine, sigorta bedeli “**maktu**” bir miktar olup, bu miktarın tespiti için **yargılama gerekmediğine** göre, davacıların alacağı “**likit alacak**” niteliğindedir. Bu nedenle, **itirazın iptali** davası şeklinde açılan davada, davalının haksızlığına karar verildiğinden, İ.İ.K.67.maddesine göre davacılar yararına %40 **inkâr tazminatına** hükmedilmesi gerekirken, bu yönde bir karar verilmemiş olması, hükmün davacılar yararına bozulmasını gerektirmiştir.

(11.HD.06.02.1995, E.1994/203 K.2995/827)

Davaya konu edilen sigorta alacağı, bir ferdi kaza sigortası türü olan Zorunlu Ferdi Kaza Koltuk Sigortasına ilişkin olup, bu tür sigorta bir “**meblâğ sigortası**” olması nedeniyle, tazminat “**maktu**” olarak ödeneceğinden, başvuran kişinin yasal hak sahibi olduğunun ispatına yarar belgelerin tamamlanması üzerine ödemenin yapılması gerekmektedir. Hal böyleyken, mirasçılıktan doğan hak sahipliğini gösteren belgelerle birlikte yapılan başvuruya rağmen, söz konusu “**maktu**” tazminatı ödemeyen davalı sigorta şirketi, sonradan girilen icra takibine ilişkin ödeme emrine karşı da borcu olmadığını ileri sürerek itirazda bulunmakla, bu itirazın haksız olduğu saptandığına göre, İİK’nun 67/2.maddesi gereğince davacılar yararına %40 icra inkâr tazminatına hükmedilmesi gerekirken, bu istek kaleminin reddi doğru görülmemiştir.

(11.HD.19.11.1996, 7716-8115)

Dava, Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası poliçesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkindir. Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası tür itibariyle “**can sigortası**” türü olup, rizikonun gerçekleşmesi ile sigortalı ölmüş ise, poliçede ölüm halinde ödenecek sigorta bedeli gösterilmiş bulunduğu ve sigortanın bu bölümü bir “**meblâğ sigortası**” niteliğinde olduğundan, **gerçek zarar hesaplamasına girilmeksizin**, bu miktarın **aynen ödenmesi** gerekmektedir.

Bu tip sigortalarda sigorta bedeli “**maktu**” olup, **yargılama yapmayı gerektirmediğinden**, alacağın “**likit**” bir alacak niteliğinde bulunması nedeniyle, **itirazın iptali davası** olarak açıldığı takdirde, istek halinde ve sair şartlar oluştuğunda davacılar yararına **icra inkâr tazminatına hükmedilmesi** de mümkündür.

(11.HD.19.02.2001, E.2000/10348 K.2001/1415)

¹⁹ Ulaş,age, sf.261 (Karar yukarıya alınırken özü bozulmadan bazı değişiklikler yapılmış; sigorta şirketinin adı çıkarılmış, güncelliğini kaybeden rakamlar yazılmamış, uygulayıcının kavrayabilmesi için dil yalınlaştırılmıştır.)

Mahkemece toplanan kanıtlara göre, Ferdi Kaza Koltuk Sigortasının “**maktu**” bir sigorta türü olduğu, murisin sigortalı araçta yolcu olması ve poliçe teminatının “**maktu**” olması nedeniyle, **destekten yoksunluk tazminatı hesaplanması gerekmediği**, teminatın “**likit**” olduğu ve **inkâr tazminatı** isteminin yerinde olduğu gerekçesiyle davanın kabulüne karar verilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmadığından kararın onanması gerekmiştir.

(11.HD.11.09.2000, 5552-6636)

Taraflar arasında “**itirazın iptali**” davasından dolayı yapılan yargılama sonunda, mahkemece, itirazın iptaline, icra inkâr tazminatı isteminin reddine ilişkin kararın incelenmesi taraf vekillerince istenilmesi üzerine, davalı vekilinin temyiz itirazının reddi gerekmiştir.

Davacılar vekilinin temyizine gelince: “Davacılar, murislerinin Ferdi Koltuk Kaza Poliçesi olan otobüste seyahat ederken meydana gelen kazada öldüğünü, davacıların davalıdan sigorta bedelini istemelerine rağmen ödeme yapılmadığından, icra takibine girildiğini, borca itiraz üzerine bu miktarın %40 icra inkâr tazminatıyla birlikte davalıdan tahsilini istemişlerdir.

Davalı sigorta şirketi tarafından düzenlenen sigorta poliçesinde kaza teminatının kişi başına miktarı bellidir. Davacı “**likit**”olan bu miktarı istediğine göre, davacının bildirim ve davalının temerrüt tarihi saptanarak, likit olan sigorta bedeli üzerinden **icra inkâr tazminatına hükmedilmesi gerekir**ken, icra inkâr tazminatının, anlaşmazlık bir yargılamayı gerektirdiği görüşüyle, reddine karar verilmesi ve temerrüt tarihinden başlayarak faize hükmedilmemesi doğru olmamıştır” gerekçesiyle bözülerek dosya yerine geri çevrilmekle, yeniden yapılan yargılama sonunda, mahkemece önceki kararda direnilmiştir.

Hukuk Genel Kurulu’nca incelenerek direnme kararının süresinde temyiz edildiği anlaşıldıktan ve dosyadaki kâğıtlar okunduktan sonra gereği görüldü: Tarafların karşılıklı iddia ve savunmalarına, dosyadaki tutanak ve kanıtlara, bozma kararında açıklanan gerektirici nedenlere göre, Hukuk Genel Kurulu’nca benimsenen Özel Daire bozma kararına uyulmak gerekirken, önceki kararda direnilmesi usul ve yasaya aykırıdır.

(HGK. 10.04.1996, E.1996/11-129 K.1996/243)

B) BEDENSEL ZARARLARDA

1- Koltuk Sigortası Genel Şartları’nda “sakatlık” tazminatı:

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile buna bağlı Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden sonra, alışık olmadığımız bir numaralandırma sistemiyle yeniden düzenlenen 25.03.2004 tarihli Genel Şartlar A.3.2 (eski 6/b) maddesi 1.fikrasında:

“Bu sigorta ile teminat altına alınan bir kaza, sigortalının kaza tarihinden itibaren iki yıl içinde sakatlığına yol açtığı takdirde, tıbbi tedavinin sona ermesi ve sakatlığın kesin olarak tespiti sonucunda, sakatlık tazminatı aşağıda belirtilen oranlar dahilinde kendisine ödenir.”

denildikten sonra, (36) satırdan oluşan bir tabloya yer verilmiş; her nasılsa önceki Genel Şartların 6/b maddesindeki tablonun altında yer alan “Daimi sakatlık oranlarının tayininde, sigortalının meslek ve sanatı dikkate alınmaz” açıklaması (öyle sanıyoruz ki) unutulmuştur.

Öte yandan, bir özel sigorta türü olan Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartlarından kopyalandığı açıkça belli olan Koltuk Sigortası Genel Şartlarını düzenleyenler, her nedense, bunun kamusal nitelikli bir “zorunlu” sigorta türü olduğunu da dikkate almayıp, (âdeta daha insafsız davranarak) Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartlarında yer alan “Yukarıdaki cetvelde zikredilmemiş bulunan malûliyetlerin nisbeti, daha az vahim olsalar bile, bunların ehemmiyet derecelerine göre ve cetvelde yazılı nisbetlere **kıyasen** tayin olunur” açıklamasını Koltuk Sigortası Genel Şartlarına koymamışlardır.

Aşağıda Koltuk Sigortası Genel Şartları A.3.2 (eski 6/b) maddesinde yer alan “sakatlık oranları” tablosunun, aynı Genel Şartlar’ın A.7 maddesindeki tazminat miktarının azaltılması yasağı ile çelişmesinin yanı sıra, yasalara aykırı olduğu ve uygulama zorlukları bulunduğu savunulacak ve kanıtlanacaktır.

2- Sakatlık tazminatına ilişkin Genel Şartların ilgili maddesi yasalara aykırıdır.

Koltuk Sigortası Genel Şartlar A.3.2 maddesi, çeşitli yasalarda ve yönetmeliklerde yer alan “sorumluluğun daraltılması ve hafifletilmesi” yasaklarına aykırı olduğu gibi, Genel Şartların A.7 maddesindeki “**Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller sigortalılara ve hak sahiplerine karşı ileri sürülemez.**” hükmü ile de çelişmekte ve aykırılık oluşturmaktadır.

Genel Şartlar A.3.2 maddesi hükmü ve eki “sakatlık oranları” tablosu, şu yasa ve yönetmelik hükümlerine aykırıdır:

a) Türk Ticaret Kanunu 766. maddesine aykırıdır.

TTK.nun “sorumluluğun kaldırılmasına ve hafifletilmesine ilişkin şartların hükümsüzlüğü” başlıklı 766.maddesi şöyledir:

“Taşıma akdinde kanunun taşıyıcıya ve hususiyle faaliyetleri devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği mesuliyetlerin önceden hafifletilmesi veya kaldırılması neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür. Bu kayıt ve şartların işletme nizamnamelerine, umumi şartnamelere, tarifelere veya bunlara benzer diğer vesikalara konulmuş olması halinde de hüküm aynıdır.”

Madde metninde geçen “umumi şartnameler ve tarifeler” ile anlatılmak istenen, ülkemizde henüz tam anlamıyla bilinmeyen ve Borçlar Kanunu Tasarısı 20-25 maddelerinde yer alan “Genel işlem şartları” olup, sigorta “Genel Şartları” bunlardan biridir. Şu halde, TTK.766.maddesine göre “Sigorta Genel Şartları”na konulan ve Koltuk Sigortası Genel Şartları A.7 maddesinde de belirtildiği gibi “**tazminat yükümlüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran hükümler**” geçersiz olup “**sigortalılara ve hak sahiplerine karşı ileri sürülemez.**”

Şu halde, Koltuk Sigortası Genel Şartlar A.3.2 maddesi ve eki sakatlık tablosu “**sorumluluğun önceden hafifletilmesi ve tazminat miktarının azaltılması**” sonucunu doğurduğu için, Türk Ticaret Kanunu 766.maddesine ve Genel Şartlar A.7 hükmüne aykırı ve geçersizdir. Öyle olunca da, yolcunun kaza sonucu sakat kalması durumunda Koltuk Sigortasından yapılacak ödemenin tutarı, aşağıda açıklanacak “tüzüğe” göre belirlenecektir.

b) Karayolu Taşıma Kanunu’nun 20.maddesine aykırıdır.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun “Sorumluluk ve Sigorta” bölümündeki “Tazminatın azaltılması veya kaldırılması sonucunu doğuran haller” üst başlıklı 20.maddede: “Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller hak sahiplerine karşı ileri sürülemez” denilmiştir.

Koltuk Sigortası, 4925 sayılı Yasa’nın 34.maddesi uyarınca yürürlüğe konulan Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 63-68 maddelerinde yer aldığına göre, Sigorta Genel Şartları’nın, Yasa’nın 20.maddesine aykırı hükümler içermemesi gerekmektedir. Bu bakımdan da Genel Şartların sakatlık tazminatına ilişkin A.3.2 maddesi geçersizdir.

c) Karayolları Trafik Kanunu 111/1. maddesine de aykırıdır.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 36.maddesiyle 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na yollamada bulunduğu ve taşımacı aynı zamanda motorlu araç işleteni olduğu için, 2918 sayılı Yasa hükümleri de yolcu taşımalarında uygulama yeri bulacaktır.

2918 sayılı KTK.nun 111.maddesi 1.fıkrasına göre: “Bu Kanunla öngörülen hukuki sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir.” Trafik kazalarında üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı “önceden” sorumsuzluk anlaşması yapılamayacağına, başka bir deyişle, kazaya karışacak aracın işleteni ve sürücüsü ile yoldan geçen yaya önceden bilinip bir ön sözleşme yapılamayacağına göre, bu hüküm, özellikle motorlu araçlarla taşınan kişileri, yani “**yolcuları**” ekonomik açıdan daha güçlü olan **işletene (taşımacıya) karşı** korumak için konulmuştur. Yasa’nın 85.maddesi 1.fıkrasında “bilet”ten sözedilmesine ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 36.maddesinde, 2918 sayılı Yasa’ya yollamada bulunulmasına göre 111.madde, Türk Ticaret Kanunu’nun 766.maddesini ve Karayolu Taşıma Kanunu’nun 20.maddesini tamamlayıcı ve güçlendirici bir nitelik taşımaktadır. Bu nedenle de, Koltuk Sigortası Genel Şartlar A.3.2 maddesindeki sorumluluğu daraltan ve tazminat miktarını azaltan hükmü geçersiz kılan üçüncü engel de KTK. 111.maddesidir.

d) Karayolları Trafik Kanunu 95.maddesine de aykırıdır.

Sakatlık durumunda daha az tazminat ödenmesi sonucunu doğuran Koltuk Sigortası Genel Şartları A.3.2 maddesindeki düzenlemenin önünde bir dördüncü engel de, 2918 sayılı KTK. 95.maddesidir. Buna göre:

“Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller zarar görene karşı ileri sürülemez.”

3- Sakatlık derecelerinin, tüm sağlık kurullarınca uygulanan “tüzük” hükümlerine göre belirlenmesi yasal zorunluluktur.

Ülkemizde, sakatlık derecelerini belirleyen tek yasal düzenleme, kısaca **SSİT** olarak anılan “**Sosyal Sigorta Sağlık İşlemleri Tüzüğü**” ve bu tüzük ekindeki tablolardır. Tüm sağlık kurulları (Adli Tıp Kurumu, Sosyal Sigortalar Kurumu ve öteki Sağlık Kurulları) sakatlık derecelerini (beden gücü kayıplarını) bu tüzüğe göre belirlerler. Tüzük, uygulanması zorunlu bir nitelik taşıdığından, Sigorta Genel Şartları, SSİT hükümlerine de aykırı olamaz.²⁰

4- Uzlaşma yoluyla sakatlık tazminatının belirlenmesi, yasalara aykırı olduğu gibi, “zorunlu” sigortaların anlam ve amacına da aykırı bir uygulamadır.

a) Yolcunun veya görevlinin kaza sonucu sakat kalmaları durumunda tazminat miktarının belirlenme yöntemi, (**zorunlu sigorta - isteğe bağlı sigorta ve yasal sigorta-**

²⁰ Yargıtay Özel Dairesi’nin, Adli Tıp Kurumu tarafından saptanan sakatlık derecelerini geçersiz sayıp, Genel Şartlar 6/b. (yeni A.3.2) maddesi eki cetveldeki oranlara göre tazminat ödenmesi gerektiğine ilişkin bozma kararlarının, yukarıda açıklanan yasalara aykırılığı belirgin bulunmakla, bu hususun gözden kaçırıldığı anlaşılmaktadır. Yüksek Dairenin bu kararlarının eleştirilmemesi, uyarılmaması, bu kararlara karşı mahkemelerce direnilmemesi büyük eksikliklerdir. Örneğin, 11.HD.01.02.2005 gün E.2004/2410 K.2005/632 sayılı kararında: “Zorunlu Koltuk Sigortası Genel Şartlar 6/b maddesine ekli cetvelde hangi uzvun kaybı nedeniyle ne oranda ödeme yapılacağına belirlenmiş olmasına göre, davacıya yapılacak ödeme miktarının buna göre belirlenmesi gerekirken, davacının beden gücü kayıp oranını Sosyal Sigorta Sağlık İşlemleri Tüzüğü hükümlerine göre belirleyen Adli Tıp 3.İhtisas Kurulu’nun raporuyla yetinilmesi” hatalı bulunmuş ve davalı sigorta şirketi yararına karar bozulmuştur. (Kadıköy 1.As.Tic,Mah.2001/645 esas no.lu dosyasından alınmıştır.) - Sakatlık derecesinin nasıl belirleneceğini açıklayan kararlardan birinde de: “Uzman bir doktor ve sigortacı bilirkişinin de bulunduğu Bilirkişi Kurulu’ndan alınacak rapor ile davacının riziko nedeniyle uğradığı kısıtlılığın, sigorta poliçesindeki Genel Şartlarındaki karşılığı varsa tespit ettirilmek ve buna göre hak edebileceği sigorta bedeli belirlenerek, sonucuna göre karar verilmek gerekir” denilmiş olup (11.HD.20.12.2004, 3306-12513), Adli Tıp Kurumu veya SSK. Yüksek Sağlık Kurulu’nun bile arada bir yanılabilirdiği gerçeği karşısında, sigorta şirketinin görevlendirdiği tek bir uzman doktorun, zarar gören yolcunun sakatlık oranını saptamada ne kadar yeterli olacağı da bugüne kadar irdelenmemiş ve tartışılmamıştır. Kaldı ki, “uzlaşma” adı altında tüccar usulü “pazarlık” yapılması ve buna göre ödenecek miktarın kararlaştırılması da, hem yasalara aykırı ve hem de son derece ilkel bir uygulamadır.

sözleşmesel sigorta ayrımı gözardı edilerek) Koltuk Sigortası Genel Şartları'nın ilk düzenlemesinde, özel bir sigorta türü olan Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları 15.maddesinden aynen aktarılan "**Tazminatın tesbit şekli**" başlıklı 18.maddede, (âdeti) zarar gören ile sigortacı arasında "**pazarlık**" usulüne bağlanmış; maddenin ilk fıkrasında, ödenecek tazminatın miktarının taraflar arasında "**uyuşularak**" tespit edilmesi önerildikten sonra, eğer taraflar (pazarlıkta) **uyuşamazlarsa**, uzman kişiler arasından seçilecek "**hakem-bilirkişi**" diye adlandırılan bilirkişiler aracılığıyla neler yapılması gerektiği (10) bentte uzun uzun anlatılmıştır.

Genel Şartların yeni düzenlemesinde ise "**Tazminatın belirlenmesi**" başlıklı B.3 maddede yapılması gerekenler çok kısa anlatılmış, önceki Genel Şartlarda olduğu gibi "hakem-bilirkişi"ye başvurulması koşulu dayatılmayıp, ancak "anlaşmazlık" halinde bu yola gidilebileceği, "hakem-bilirkişi" kararlarına karşı (7) gün içinde ticaret davalarına bakmaya yetkili mahkemede itiraz edilebileceği açıklaması yapılmıştır.

b) Bize göre, Koltuk Sigortası Genel Şartları'nın, sakatlık derecesinin belirlenmesine ilişkin A.3.2 (eski 6/b) maddesi gibi, tazminat tutarının saptanmasına ilişkin B.3 maddesi de yasalara aykırıdır. Ayrıca, tazminatın saptanmasına ilişkin uygulama, "zorunlu" bir sigorta türü olan Koltuk Sigortası'nı anlam ve amacından uzaklaştırma sonucunu doğurmaktadır

c) Tazminatın "uzlaşma" yoluyla saptanması, her ne kadar zarar gerçekleşikten sonra yapılan bir anlaşma niteliğinde ise de, 4925 sayılı Yasa'nın 36.maddesinin yollamasıyla 2918 sayılı KTK'nun 111/2 maddesine dayanılarak, "**yetersiz ve fahiş olduğu açıkça belli olan anlaşma ve uzlaşmaların iki yıl içinde iptali**" istenebileceğine göre, eğer sigortacı Genel Şartlar A.3.2 maddesine göre sakatlık tazminatı ödemişse, zarar gören kişi, ticaret mahkemesinde açacağı bir davada, **yetersiz anlaşmayı** iptal ettirebilecek; kendisini Adli Tıp Kurumu'na sevk ettirip tüzük (SSİT) hükümlerine göre belirlenecek "sakatlık oranı"na göre hesaplanacak tazminat tutarı üzerinden, eksik ödenen miktarı, sigortacıdan isteyebilecektir.

5- Sakatlık tazminatı nasıl belirlenmelidir ?

a) Ülkemizde sakatlık oranlarını belirlemede tek yasal düzenleme "**Sosyal Sigorta Sağlık İşlemleri Tüzüğü**" (SSİT) olduğuna, başta Adli Tıp Kurumu olmak üzere tüm sağlık kurulları bu tüzüğe bakarak sakatlık oranlarını saptadıklarına göre, sigortacılar da buna uymak zorundadırlar. Tüzük gözardı edilerek ve kendilerince Genel Şartlar düzenletip onaylatarak "keyfi" biçimde hareket etmelerine ve hele kamusal nitelikli işlemlerde "pazarlık" yapmalarına hiçbir biçimde hakları ve yetkileri yoktur.

b) Sigortacıların yapmaları gereken, zarar gören kişinin başvurması durumunda, onun yetkili sağlık kurullarından birine sevki ile tüzük (SSİT) hükümlerine uygun bir sakatlık raporu alınmasını sağlamaktır.²¹ Bunun zorlukları, örneğin sağlık kurullarının kişisel başvuruları çoğu kez geri çevirmeleri bilinen ve sıkça rastlanan durumlar ise de, bu zorluklar kolayca aşılabılır. Bunun için çeşitli yollar olup, bizim önerebileceklerimiz şunlardır:

aa) Bakanlıklar arası yazışmalarla ve Sağlık Bakanlığı tebliğleriyle, sağlık kurullarının sigorta başvurularını işleme koymaları sağlanabilir.

²¹ Sakatlık oranlarını belirlemede, nasıl bir yol izlediklerini sordüğümüz belli başlı sigorta şirketlerinin ilgili birim görevlileri, bedensel zarara uğrayan yolcuyla Sağlık Kurullarından birine gönderip "sakatlık raporu" aldıklarını ve ödemeleri buna göre yaptıklarını söylemişlerdir. Doğrusu da budur. Buradan çıkardığımız sonuç, Koltuk Sigortası Genel Şartlarındaki sakatlık tablosunun bir işe yaramadığıdır. Görüşünü aldığımız Adli Tıp uzmanları da, bu tablodaki sakatlık oranları ile bedensel zarara uğrayan kişinin fiili durumunu bağdaştırmanın zorluğundan ve olanaksızlığından söz etmişlerdir.

bb) Sigorta şirketleri, sağlık kurumlarıyla ve özellikle Tıp Fakülteleri ile anlaşarak, her zaman için sağlık kurullarından rapor alınması yoluna işlerlik kazandırabilirler. Döner sermaye bu konuda devreye girebilir.

cc) Gene sigorta şirketleri, en az üç kişilik uzman hekimlerden oluşan bir ekibi (ekspertler gibi) her zaman hazır bulundurabilirler. Şu kadar ki, bu sağlık kurulu sakatlık oranını belirlemede mutlaka tüzük (SSİT) hükümlerini uygulamalıdır.

dd) Zarar gören kişi, mahkemeye başvurarak sakatlık oranının tespitini isteyebilir. Nasıl ki araç hasarının tespiti mahkemeden istenebiliyorsa, “beden hasarı”nın tespitinin istenmesinde de yasal bir engel yoktur. Buna ilişkin görüşlerimizi bir çok yerde yazdık, sözlü olarak da sık sık yineliyoruz. Bu konuda, yargıdan bir türlü sökülüp atılamayan “eda davası açılabilirken tespit davası açılmaz” saplantısından kurtulmanın yolları aranmalıdır. Beden hasarının tez saptanmasında sayısız hukuki yararlar bulunduğu gibi, bedensel zarara uğrayan kişi bu yolla sigorta parasını alabilirse, yargının iş yükü hafifleyecektir. Tespit işi, araç hasarının tespitinden daha kolaydır. Yargıcın yapacağı iş, yalnızca tespit isteyen yetkili sağlık kuruluna sevk etmektir.²²

6- Koltuk Sigortasından alınan “sakatlık” tazminatı, kazanç kaybı ve güç kaybı zararından indirilmez.

a) Koltuk Sigortası, mal (zarar) sigortası değil, “**can sigortası**” dır. Kişi hangi yaşta olursa olsun, küçük veya yaşlı, kazanç elde edip etmemesine, çalışıp çalışmamasına bakılmaksızın, eğer bir kaza geçirip sakat kalmışsa (bedeninde bir eksilme olmuşsa) Koltuk Sigortasından kendisine ödeme yapılacaktır.

Bedensel zararlarda iki sonucu birbirine karıştırmamak gerekir:

Birincisi, kaza sonucu kişinin bedeninde bir organ eksilir, buna “organ kaybı-uzuv kaybı” denir. Ya da bir organ işlevini yitirir, buna da “organ zayıflaması-uzuv zaafı” denir. Eksilen veya zayıflayan organa ve bunun derecesine göre “sakatlık oranı” belirlenir. Burada, önceki Genel Şartlar’daki “Sürekli sakatlık oranlarının tayininde, sigortalının meslek ve sanatı dikkate alınmaz” hükmü doğru ve yerindedir. Çünkü, bir can sigortası olan Koltuk Sigortasından ödenecek tazminat, kişinin uğradığı bir maddi zararın karşılığı değildir; bu yüzden meslek durumu ile kazanç kayıpları bu sigorta türünde ölçü alınmaz. Kişilerin yaşları ve meslekleri ne olursa olsun, eğer sakat kalmışlarsa, bir “**can zararı**” olarak sakatlık tazminatı herkese “eşit olarak” ödenir.

Sakat kalan kişinin, organ kaybı veya organ zayıflaması biçimindeki “**can zararı**” onun ayrıca çalışma yaşamını, mesleğini ve günlük işlerini etkilemişse, bu yüzden “**kazanç kaybına uğramışsa**” ya da kazanç kaybı olmamakla birlikte mesleğini ve günlük işlerini yaparken “**sakatlığı oranında zorlanacaksa**”, kısaca “**güç (efor) kaybı**” olarak adlandırılan bu durum bir “**maddi zarar**” olarak değerlendirilecek ve zarar sorumlularından “**maddi tazminat**” istenebilecektir. İşte bu maddi tazminattan, Koltuk Sigortası’ndan alınan “sakatlık tazminatı” tutarı indirilmeyecek; başka bir deyişle kaza sonucu sakat kalan yolcu, Koltuk Sigortasından aldığı “sakatlık tazminatı” dışında, ayrıca uğradığı “maddi zararlar” için sorumluluk sigortalarından (Zorunlu Taşıma Sigortasından ve Trafik Sigortasından) da tazminat alabilecek veya sorumluluk sigortaları “maddi zararı” tam karşılamazsa, taşımacıya ve öteki sorumlulara karşı dava açabilecektir.

²² Bu konuda bakınız: İstanbul Barosu Dergisi 2002/Eylül, sayı:3’te yayınlanan “Tazminat ve Alacak Davalarında Dava Değerinin Artırılması” başlıklı yazımızın “Eda davası-Tespit davası” bölümü 676-680 sayfalarında savunulan görüşler ve öneriler.

b) Konuya açıklık getirmek için somut örnekler verelim:

Birinci örnek :

Kaza sonucu sakat kalan yolcu bir meslek sahibidir. Sakatlık oranı meslek durumu dikkate alınmaksızın % 40 olarak belirlenmiştir. Koltuk Sigortasının kaza tarihindeki limiti 50.000 YTL üzerinden, ödenecek “sakatlık tazminatı” $50.000 \times \%40 = 20.000$ YTL. olacaktır.

Öte yandan, kaza geçirdiği sırada çalışmakta olan yolcunun “meslek grubu” esas alınarak yeniden saptanan sürekli işgöremezlik (sakatlık) derecesi %43 olarak belirlenmiştir. Bu sakatlık derecesine, çalışma yaşı ile kalan yaşam süresine ve kazanç unsurlarına göre tazminat hesabı yapılmış ve maddi zararı (kazanç kaybı-güç kaybı) 85.000 YTL. hesaplanmıştır.²³

Bu örnekte, kaza sorumlusu ister taşımacı, ister üçüncü kişi olsun, sakat kalan yolcunun Koltuk Sigortasından aldığı 20.000 YTL. sakatlık bedeli (can zararı), kazanç ve güç kaybı olarak hesaplanan 85.000 YTL. tazminat tutarından (maddi zarardan) indirilmeyecektir.

Yolcu, 85.000 YTL. olarak hesaplanan maddi tazminatının 50.000 YTL.sını, yolcular için zarar sigortalarında ilk sırada bulunan, **Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali**

²³ Kazanç kaybı ile güç (efor) kaybı ayırımı yapmamızın nedeni, Yargıtay’ın yerleşik kararlarına ve öğretideki efor kaybı kuramına göre, beden gücü kaybına uğrayan kişinin kazançlarında bir azalma olmasa bile, aynı işi yaparken ve aynı kazancı elde ederken sakatlığı oranında zorlanacağı kabul edilerek, kazanç kaybına uğramış gibi tazminat hesaplanmasıdır. Son dönemde, bir kazancı olmayan veya emeklilik çağındaki kişilerin de günlük yaşamlarını sürdürürlerken, sakatlıkları oranında zorlanacak olmaları nedeniyle , aynı biçimde “güç-efor kaybı” zararı isteyebilecekleri Yargıtay kararlarıyla kabul edilmiş bulunmaktadır. Karar örnekleri:

Kazançlarda bir azalma olmasa bile “güç-efor kaybı” nedeniyle tazminat istenebileceğine ilişkin kararlar:

4. HD. 18.12.1974 gün 5619-17011 sayılı kararı : Beden gücünün belli oranda yitirilmesi durumunda, fazla efor yüzünden tazminat gerekir. - HGK.03.05.1974 gün 1972/9-165 E. 480 K. Beden gücünün eksilmesi nedeniyle, davacının aynı işi yürütmesi için daha fazla çaba sarfedip etmeyeceğinin incelenmesi gerekir.- HGK.27.03.1974 gün 1972/9-620 E. 1974/280 K.: Meslek hastalığına yakalanan işçi aynı işte çalışsa bile, öbür işçilerden daha çok çaba harcayacağı asıldır. - 9.HD.09.12.1971 gün 19946-24125 sayılı kararı : Davacının maluliyet oranına göre sarfına mecbur olduğu fazla çabasına isteme hakkı vardır. - 10.HD. 04.02.1977 gün 5614-730 sayılı kararı :İşçi, yitirilen beden gücü oranında fazla bir efor sarfedip gücünü zorlayarak işini fazla çaba ile görebileceğinden, bu yolda beliren zararını dahi isteyebilir. - 4.HD.30.05.1974 gün 4736-2900 sayılı kararı :Davacının eski görevinde kalsa dahi bu görevini yaparken, olaydan önce sarfettiği beden gücüne göre, kaybı oranında daha fazla bir güç harcayarak eski işini yürütebilmesinin sözkonusu olduğu durumlarda tazminat isteme hakkı vardır. - 4.HD.10.04.1980 gün 2305-4710 sayılı kararı :Davacının olay sonunda beden gücünü kaybetmesine karşılık gelirinde bir azalma olmamışsa da, fazla bir gayret, güç (efor) göstereceğine göre öteki itirazların reddi gerekir. (Kararların büyük bölümü M.R. Karahasan, Maddi ve Manevi Tazminat, 1996, sf. 673-677’den alınmış olup, sonuncu karar YKD. 1981/1-35’de yayınlanmıştır.)

Bir işi ve kazancı olmayan veya emeklilik çağındaki kişilerin de günlük yaşamlarını sürdürürlerken “sakatlıkları oranında” zorlanacak olmaları nedeniyle “maddi tazminat” isteyebileceklerine ilişkin karar örnekleri:

Mahkemece, davacının işgücü kaybına yönelik isteği, 68 yaşında olduğu ve bir işde çalıştığına ilişkin delil olmadığı gerekçe gösterilerek reddedilmiştir. Davacının olay nedeniyle %34 oranında maluliyete uğradığı sabittir. Yaşadığı sürece hayatını sürdürmek için davacının maluliyeti nedeniyle daha fazla güç (efor) sarf edeceği açıktır. Bu nedenle, davacının çalışma gücü kaybı zararı hesaplanmalıdır. (4.HD.28.12.1998, 7858 E. 10906 K.) - Davacı beden gücü kaybı nedeniyle tazminat isteminde bulunmuştur. Hükme esas alınan bilirkişi raporunda, davacı memur olduğundan 65 yaşına dek hesaplama yapılmış, pasif dönem hesaplanmamıştır. Oysa davacı beden gücü kaybı nedeniyle pasif dönemde de daha fazla efor sarfederek yaşamını devam ettirecektir. Bu nedenle pasif dönemin de hesaplamada gözetilmesi gerekir. (4.HD. 14.02.2002, 2001/10857 E. 2002/1844 K.) (İBD.2002/3-815) - Davacının beden gücü kaybı nedeniyle tazminatı hesaplanırken emeklilik (pasif) dönem zararı üzerinde de durulmak gerekir. (11.HD.19.02.2001, 2000/10331 E. 2001/1305 K.) (İBD.2002/3-831) - Mahkemece, işçinin yaşı ve meslekte kazanma gücü kayıp oranına göre ileride çalışıp yaşlılık aylığına hak kazanması üstün olasılık içinde bulunduğu, bu nedenle zarar hesabına pasif dönemde elde edeceği kazançların dahil edilmediği gerekçesine dayalı hesap bilirkişi raporunu esas alarak yazılı şekilde karar vermesi usul ve yasaya aykırıdır. Gerçekten, davacı beden gücü kaybı nedeniyle pasif dönemde de daha fazla efor sarf ederek yaşamını sürdürecektir. Bu nedenle, pasif dönemin de hesaplamada gözetilmesi gerekir. (21.HD. 07.07.2004, 6281 E. 6772 K.) (Legal, 2004/9-2710)

Sorumluluk Sigortası'ndan (kısa adıyla Taşımacılık Sigortası'ndan), kalan 35.000 YTL.sını da 2918 sayılı KTK'ya göre yapılması **Zorunlu Trafik Sigortası**'ndan alacak; her iki sigorta şirketinden sigorta tazminatını alamazsa ya da eksik alırsa, kaza sorumlusu olan taşımacıya veya kazaya karışan taşıtın işletenine karşı dava açacak; ayrıca, sorumluluk sigortaları kapsamında olmayan manevi tazminatı da onlardan (taşımacıdan ve motorlu araç işleteninden) isteyecektir.

İkinci örnek:

Sakat kalan kişi (7) yaşındaki yolcudur ve %20 oranında sakat kalmıştır. Bu kişi için, kaza tarihindeki güvence tutarı 60.000 YTL. Koltuk Sigortasından %20 sakatlık oranı karşılığı 12.000 YTL. ödenecek; ayrıca, beden gücünde eksilme (efor kaybı) nedeniyle sorumluluk sigortalarından (Taşıma veya Trafik Sigortasından) tazminat istenebilecektir. Uygulamada çocukların beden gücü (efor) kaybı nedeniyle tazminat hesabı, ilerde belli yaşa gelip çalışma yaşamına atılacağı tarihten başlatılmakta ise de, bize göre, çocuk okula giderken ve günlük yaşamını sürdürürken sakatlığı oranında zorlanacak olması dikkate alınarak tazminat hesabı kaza tarihinden başlatılmalıdır.²⁴

Üçüncü örnek:

Otobüste yolcu iken kaza geçirip sakat kalan kişi bir ev kadınıdır. Yargıtay'ın yerleşik kararlarına göre, kendi evinin hizmetlerini yapan ev kadınları da, bir meslek sahibi gibi değerlendirilirler ve bu anlayışla, yaşam sürelerinin sonuna kadar kendi ev hizmetlerini yapacakları varsayılarak, maddi tazminat hesaplanır.²⁵ Diyelim ki, kaza geçiren ev kadını %25 oranında sakat kaldı. Buna göre, kaza tarihinde güvence tutarı 57.500 YTL. olan Koltuk Sigortasından 14.375 YTL. alacaktır.

Koltuk Sigortasından aldığı "sakatlık tazminatı" dışında, ev hizmetlerini yaparken sakatlığı oranında zorlanacak olması nedeniyle "güç kaybı" tazminatı olarak hesaplanan maddi zararı 35.000 YTL.dan, Koltuk Sigortasından aldığı 14.375 YTL. indirilmeyecek; yolcu bu 35.000 YTL. maddi zararını, kazaya karışan taşıtların sorumluluk sigortalarından (Taşıma Sigortasından ve Trafik Sigortasından) ve kaza sorumlularından isteyebilecektir.

Dördüncü örnek:

Bu kez kaza sonucu sakat kalan otobüs sürücüsü olup, kasıtlı hareketi veya kasta varan ağır kusuru bulunmadığından, Koltuk Sigortasından yararlanacaktır. Sürücünün,

²⁴ Zorunlu Koltuk Sigortasında "yaş küçüklüğü" ileri sürülemez ve yolcunun küçük yaşta (çocuk) olması Koltuk Sigortasını geçersiz kılmaz. Daha açık söylersek, yolcu kaç yaşında olursa olsun, ölümü veya sakat kalması durumunda Koltuk Sigortasından ödeme yapılması zorunludur. Koltuk Sigortası, taşımacı tarafından yapılması "zorunlu" bir "can sigortası" türü olduğundan, özel ferdi kaza sigortaları için söz konusu TTK.1321/2.maddesindeki yasaklayıcı hüküm, Koltuk Sigortasına uygulanmaz. Bu konuda Yargıtay 11.HD.30.10.2003 gün ve 8714-10119 sayılı kararında: "Sigortalı araçta yolculuk yapan küçüğün ölümü halinde, TTK'nun 1321/2.maddesinin Zorunlu Koltuk Sigortasında uygulama yeri bulunmadığından, sigorta bedelinin haksahiplerine ödenmesi gerekeceği" açıklaması yapılmıştır.

²⁵ Bu konuda Yargıtay kararlarından örnekler: Ev kadınının yaşamı boyunca, ev işlerini ve hizmetlerini yürütürken, beden gücündeki eksilme nedeniyle fazla efor sarfetmesi karşılığı maddi tazminat ödetilmelidir. (15.HD. 20.10.1975, 3787-4103) (YKD.1976/6-879) - Ev kadınının çalışma gücündeki kaybın yaşam süresince devam edeceğinin kabulü gerekir. (19.HD.14.10.1993, 7605-6582) (İB.D.2001/3-939) - Trafik kazasında yaralanan ev kadınının ölüm tarihine kadar çalışacağı kabul edilerek tazminat hesaplanmalıdır.(11.HD.27.06.1996, 3356-4735) - Davacının emeklilik yaşından başlayarak yaşam süresi sonuna kadar geçecek pasif dönem içinde "ev kadını" olarak yaşamını sürdüreceği ve sakatlığı oranında fazla güç harcayacağı kabul edilerek asgari ücret baz alınmak suretiyle pasif dönem zararının uzman bilirkişiye hesaplanması gerekir. (19.HD. 03.10.1995, 1076-7783)

mesleği dikkate alınmaksızın sakatlık oranı %50 olarak belirlenmiştir. Buna göre, kaza tarihinde 60.000 YTL. olan limit üzerinden 30.000 YTL. sakatlık tazminatı alacaktır.

Aynı zamanda “işçi” konumunda olan sürücüye Sosyal Sigortalar Kurumu tarafından sürekli işgöremezlik geliri bağlanmış ve bu gelir bağlanırken “meslek grup numarasına göre” sürekli işgöremezlik derecesi % 63 olarak saptanmıştır. SSK. bağladığı gelirin peşin değeri üzerinden kaza sorumlularına karşı rücu dava açarsa, bu davada Koltuk Sigortasından ödenen 30.000 YTL., SSK gelirleri peşin değerinden düşülmeyecektir.

Sakat kalan sürücü, sürekli işgöremezlik zararı için kaza sorumlularına karşı dava açarsa, bu davada yaşına, kalan yaşam süresine, ücret durumuna göre hesaplanan tazminat tavanı, SSK gelirleri peşin değerini aşıyorsa, artan zarar tutarı mahkemece hüküm altına alınırken, Koltuk Sigortasından ödenen miktarın indirimi söz konusu olmayacak; artan zarardan kaza sorumlularının yanı sıra sorumluluk sigortasını yapan sigortacılar da (Taşıma ve Trafik Sigortalarını yapan sigortacılar da) kaza tarihindeki poliçe tutarıyla sınırlı olarak tazminat ödemekle yükümlü olacaklardır.

7- Sakatlık tazminatında süre :

Genel Şartlar A.3.2 (eski 6/b) maddesi 1.fıkrasında: “Bu sigorta ile teminat altına alınan bir kaza, sigortalının kaza tarihinden itibaren **iki yıl içinde** sakatlığına yol açtığı takdirde, tıbbi tedavinin sona ermesi ve sakatlığın kesin olarak tespiti sonucunda, sakatlık tazminatı aşağıda belirtilen oranlar dahilinde kendisine ödenir“ denilmiş olup, bu düzenleme, Borçlar Kanunu 46.maddesi 2. fıkrasındaki “bedensel zararın yeterli derecede ve kesinlikle saptanamaması durumunda, karar tarihinden başlayarak iki yıl içinde yargıcın yeniden inceleme yetkisini saklı tutma hakkı vardır” hükmü ile uyumlu bulunmaktadır.

Uyaralım ki, **iki yıllık süre**, sakatlığın belirlenme süresidir. Hak aramaya ve dava açmaya ilişkin **zamanaşımı süresi değildir**. Daha açık bir deyişle, iki yıl içinde ortaya çıkan sakatlıklar için, Yasalarda öngörülen zamanaşımı süreleri geçirilmemek koşuluyla her zaman dava açılabilir. Zamanaşımı süreleri, yasaların dışında, ayrıca, Koltuk Sigortası Genel Şartları C.7 maddesinde açıklanmış; “Sigorta sözleşmesinden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlülerini öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve herhalde zarara neden olay tarihinden itibaren on yıl sonra zamanaşımına girer” denildikten sonra, “Dava, cezayı gerektiren bir fiilden oluşmuşsa ve 765 sayılı Türk Ceza Kanununda bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı süresi öngörülmekte ise tazminat davasında bu zaman aşımı dikkate alınır” denilmiştir.

Bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere, ölüm ve kalıcı sakatlıklarda hak sahiplerinin sigortacıya karşı açacağı davalarda zamanaşımı süreleri, uzamış ceza zamanaşımı süreleri olacak ve 5237 sayılı Türk Ceza Yasası'nın 66'ncı maddesindeki **(8)** veya **(15)** yıllık zamanaşımı süreleri uygulanacaktır.

C) TEDAVİ GİDERLERİNİN KOLTUK SİGORTASINDAN ÖDENMESİ

1- Tedavi giderlerinin Koltuk Sigortası'ndaki yeri ve türü

Zorunlu Koltuk Sigortası, önceki bölümlerde belirttiğimiz gibi, ölüm ve yaralanmalar yönünden bir "**can sigortası**" türü olmakla birlikte, tedavi giderleri yönünden "**mal sigortası**" özellikleri taşımakta ve buna ilişkin hükümlerin uygulanması gerekmektedir. Buna göre:

a) Ölümlerde poliçe tutarının tamamı, bedensel zararlarda sakatlık oranının karşılığı ödenmekte iken, tedavi giderleri söz konusu olduğunda, “iyileştirme masrafları”nın poliçe limitine kadar olan tutarı ödenir.

b) Ölümlerde ve kalıcı sakatlıklarda Koltuk Sigortasından alınan tazminat tutarları, maddi zarardan (destek tazminatından ve kazanç-güç kaybı zararlarından) indirilmez iken, Koltuk Sigortasından ödenen tedavi giderleri, kaza sorumlularına karşı açılan davada hesaplanan tedavi ve iyileşme masraflarından indirilir.

c) Bunun gibi, Koltuk Sigortasından tedavi giderleri alınmışsa, ayrıca zorunlu sigortalardan (Taşıma Sigortasından ve Trafik Sigortasından) tedavi giderleri alınmaz. Çünkü bu iki kez ödeme olur ve geri verilmesi gerekir.

d) Yolcu,sürücü ve yardımcılar sigortalı iseler ve tedavi giderleri kurum tarafından karşılanmışsa, ayrıca Koltuk Sigortasından, Taşıma Sigortasından ve Trafik Sigortasından tedavi gideri alınmaz.

e) Tedavi giderlerinin bir “meblâğ sigortası” değil “tazminat sigortası” niteliğinde olması nedeniyle, Koltuk Sigortacısının, ödediği ölüm ve sakatlık tazminatı için ardılığı ve dönme (rücu) hakkı yokken, tedavi giderlerini ödemesi durumunda, kaza sorumlularına ve zorunlu sorumluluk sigortalarına ardılık yoluyla dönme (rücu) hakkı bulunmaktadır.

2- Koltuk Sigortası Genel Şartlarında “tedavi giderlerine” ilişkin bölümler

a) Koltuk Sigortası Genel Şartları'nın “Tedavi Giderleri Teminatı” başlıklı A.3.3. maddesine göre:

“Sigortacı, sigorta poliçesinin kapsamına giren bir kaza nedeniyle, kaza tarihinden itibaren iki yıl içinde ödenmiş doktor ücreti ile hastane ve diğer sağlık kurumlarında ayakta ve yatakta yapılan tedavilere ilişkin giderleri, nakil ücretlerini poliçede tedavi giderleri teminatı için belirlenen meblağa kadar öder.

Doğal veya yapay sabit dişlerde kaza neticesinde ortaya çıkan hasarların protez giderleri, tedavi giderleri teminatı için belirlenen meblâğın âzami %30'una kadar tazmin olunur.

Tedavi giderlerinin başka sigorta sözleşmeleri ile teminat altına alınmış olması durumunda, söz konusu giderler öncelikle bu sigortadan karşılanır.”

b) Genel Şartlar'ın B.2 maddesi 2. paragrafında: “Yapılan tedaviye ilişkin ilgili sağlık kurumundan alınan bir rapor ile ödenmesi gereken tazminatın tespiti ile ilgili olarak sigortacının isteyeceği diğer gerekli belgelerin sigortacıya gönderilmesi zorunludur” denilmiştir;

Gene B.2 maddesi 4.paragrafında: “Sigortacı her zaman kazazedeyi muayene ve sağlık durumunu kontrol ettirme hakkına sahip olup, bu muayene ve kontrollerin yapılmasına izin verilmesi zorunludur. Kazazedenin tedavisi ve iyileşmesi ile ilgili olarak sigortacının tayin edeceği bir doktor tarafından yapılacak tavsiyelere ve verilecek direktiflere uyulması şarttır. Bu muayene ve kontrollere ilişkin her türlü masraf sigortacı tarafından karşılanır” açıklamaları yapılmıştır.

3- Tedavi ve iyileştirme giderleri nelerdir ?

a) Kaza sonucu beden ve ruh sağlığı bozulan kişinin iyileşmesini sağlamaya veya hastalık ya da sakatlığının artmasını önlemeye yönelik tüm harcamalar genel anlamda “**iyileştirme giderleri**”dir. **İyileştirme** kavramı **tedavi** sözcüğünden daha geniştir. Yargıtay'ın kimi kararlarında “tedavi ve bununla ilgili giderler” ya da yalnızca “iyileştirme giderleri” denilerek, dar anlamdaki tedavi giderlerini aşan bazı harcamaların varlığı belirtilmek istenmiştir.

İyileştirme, beden ve ruh tamlığı bozulan kişinin **eski sağlığına kavuşması** ya da tıp tekniğinin bütün olanaklarının kullanılmasından ve denenmesinden sonra tedavinin sona erip, beden bütünlüğünde kesin ve kalıcı bir eksilmenin ortaya çıkması durumudur.

Tedavi, iyileştirme için her türlü sağaltım yollarına başvurulmasıdır. Tıp biliminin bütün olanaklarının kullanılması, ameliyat zorunluysa ve kaç kez yapılacaksa gereğinin yerine getirilmesi, her türlü aygıt ve ilaçların denenmesi, hastayı ayağa kaldırmak ve sağlığına kavuşturmak için ne yapılması gerekiyorsa hepsinin olabildiğince yerine getirilmesidir.

Tedavi giderleri , hastane, klinik, sağlık yurdu dispanser gibi hasta bakım yerlerine ödenen paralar; hekim, hemşire, hastabakıcı, iğneci, pansumancı fizyoterapist, psikoterapist gibi tedavi edenlere ve yardımcılarına ödenen ücretler; ilaç, serum, kan, iğne ve çeşitli tahlil giderleri; röntgen, ultrason, tomografi gibi görüntüleme aygıtları ile, elektro ve benzeri denetleme aygıtlarına ve diyaliz makinesine ödenen paralar; her türlü ameliyat, yoğun bakım, ambulans ve ilkyardım giderleri; ortopedik aygıtlar, protez, takma organ bedelleri ve bunların yenilenmesi için yapılan harcamalar; tekerlekli sandalye, havalı yatak, koltuk değneği , baston gibi kullanılması zorunlu nesnelere ödenen paralar ve benzerleridir.

İyileştirme giderleri, doğrudan tedavi giderlerinin yanı sıra, tedavi süresince ve sonrasında yapılması zorunlu olan giderler olup , bunlar arasında refakatçi, özel bakıcı²⁶ ve özel beslenme giderleri; hastanın ve yakınlarının hastanelere, sağlık kurumlarına,doktor muayenehanelerine, fizik tedavi yerlerine gidip gelme yol giderleri; hastanın başka bir şehirde veya yurt dışında tedavisi gerekiyorsa, kendisinin ve yakınlarının otomobil, otobüs, tren uçak gibi taşıt ve her türlü yol giderleri; tedavi için gidilen yerde hastanın ve yakınlarının otel, lokanta, ulaşım gibi barınma ve beslenme giderleri; hekimlerce gerekli görülmesi durumunda kaplıca, ılıca, dağ veya deniz kıyısı gibi hava değişim yerlerine ödenen paralar; tedavinin sonuçlanmasına karşın, bir süre toplu taşıma araçlarına binemeyecek veya kendi aracını kullanamayacak olan kişinin ulaşım için fazladan harcayacağı paralar ve benzerleridir. Doğrudan tedavi giderleri dışında, yan giderler olarak nitelediğimiz bu harcamaların, zorunlu ve gerekli olduğunun kanıtlanması istenemeyeceği gibi, bir yarar görülmemiş olması da koşul değildir. Ancak yararlı olacağı sanısıyla yapılmış olmalı ve iyiniyet kuralları aşılmamalıdır.²⁷

b) Borçlar Kanunu 46. maddesi 1.fıkrasında, zarar görene, kapsamını belirtmeksizin **“bütün masraflarını”** isteme hakkı tanınmıştır. Yargıtay’ın yerleşik kararlarına göre, masraflar kavramının kapsamına, zarar görenin beden bütünlüğünü eski haline getirmeye, yani iyileşmeyi sağlamaya veya hastalık ya da sakatlığın artmasını önlemeye yönelik harcamak durumunda olduğu ve ilerde harcaması olası bütün masraflar girer.²⁸

²⁶ Yarg.11.HD. 12.02.2004 gün E.2003/6318 K.2004/1185 sayılı kararına göre “Bakıcı giderleri, tedavi giderleri kapsamında olup, bundan ötürü limitler çerçevesinde, sigortacı, bakıcı giderlerinden de sorumludur.”

²⁷ Tedavi giderleri konusunda daha geniş bilgi için “Geçici İşgöremezlik Zararları ve Tedavi Giderleri” adlı kitabımızdan yararlanılabilir. (Legal Yayınevi, 2004)

²⁸ Tedavi giderlerinin türü ve kapsamıyla ilgili Yargıtay kararlarından örnekler: B.K. m.46/1’deki “bütün masraflar” deyimini çok kapsamlıdır. Zarar görenin kurtarılması, sağlığının ve çalışma gücünün geri gelmesi v.b. için yapılan, yapılması gerekli olan bütün giderler zarar tutarının belirlenmesinde gözönünde bulundurulur. (15.HD. 13.05.1975, 2639-2571) - B.K. 46. maddesi, cismani tamamıyetin ihlalinden doğan zararları düzenlemiş bulunmaktadır. Aynı maddenin 1. fıkrasında öngörülen “bütün masraflar” deyimini çok kapsamlıdır. Bu giderlere, zarara uğrayanın katlanmak zorunda kaldığı bütün giderler dahildir. Bu bakımdan (gerçekleşmesi koşulu ile) zarara uğrayan, işlerini görememesi nedeniyle tutmak zorunda kaldığı bir yardımcı ya da hizmetçi için ödediği giderleri de isteyebilir.(4.HD. 29.05.1979, 2093-7151) - Mağdurun durumu, yanında refakatçi bulundurulmasını gerektiriyorsa, bu refakatçi kim olursa olsun, bu masrafları sorumlu kişinin tazmin etmesi gerekir. (3.HD. 26.06.1961, 5210-4181) - Borçlar Kanunu’nun 46. maddesinde cismani bütünlüğü bozularak zarar gören kişinin tedavi giderlerini (bütün masrafları) isteyebileceği kabul edilmiştir. (...) Çünkü zarar,

c) Gene Yargıtay'ın yerleşik kararlarına göre, tedavi ve iyileşme için yapılan masrafların dışında, kişinin iyileşmesi için ilerde yapılması zorunlu tedaviler ve henüz yapılmayan ameliyat masrafları, yaşam boyu kullanılacak ilaçlar, protez ve benzeri aygıtlar için yapılacak masraflar “gerçekleşmiş zarar” olarak nitelenmekte, uzman bilirkişi aracılığıyla bütün bunların hesaplatılıp hüküm altına alınması öngörülmekte; harcama yapılmadan da tedavi gideri istenebileceği kabul edilmektedir.²⁹

d) Bütün bunların dışında, geçirilen kaza ve yaralanma, kişinin bir başka hastalığını tetiklemişse, örneğin kalp krizi geçirmesine, şeker düzeyinin artmasına, tansiyon yükselmesine, hemofili (kan durmazlığı) hastasının kan kaybının durdurulmasında güçlük çekilmesine neden olmuşsa, hastalığın normal seyri ve normal tedavisi dışında, kaza ile ilişkilendirilmek koşuluyla, fazladan yapılan tedavi masraflarının da istenebileceği, gerek öğretide ve gerekse Yargıtay kararlarında kabul edilmektedir. Bu konuda bir Yargıtay kararında “Yaralanma hafif olmasına karşın, başka bir hastalığın artmasına neden olmuşsa, haksız eylem sorumluları, belli bir oranda tazminat ödemekle yükümlü olurlar” denilmiştir.³⁰

malvarlığında eksilmeyi ifade eder; bir haksız eylem sonucu yaralanan kişinin, yapmak zorunda kaldığı her türlü tedavi giderleri malvarlığında bir eksilme oluşturur ve zarar olarak bunun karşılanması zorunludur. Yeter ki, gereksiz yere bir takım aşırı giderler yapılmış olmasın; bu takdirde Borçlar Kanununun 44. maddesinin tartışılması gerekir. (4.HD. 30.03.1985, 604-2504) - B.K.nun 46/1 hükmüne göre, cismani zarar halinde zarara uğrayan, bütün masraflarını talep edebilir ise de, aynı yasanın 43/1 hükmüne bu masrafların hal ve mevkiin icabına uygun yapılması gerekir. Normal şartlarda tedavi masrafları yapılması ve bunun istenmesi mümkün iken, lüks özel sağlık kuruluşlarında yaptırılan tedavi nedeniyle oluşan masrafların karşı taraftan istenmesi suretiyle tazminat sorumluluğunun ağırlaştırılması yukarıda anılan yasa hükümlerinin amacına ve adalete uygun düşmez. (19.HD. 22.10.1993, 11522-6888) - Bakıcı giderleri, tedavi giderleri kapsamında olup, bundan ötürü limitler çerçevesinde Trafik Sigortacısı bakıcı giderlerinden de sorumludur.” (11.HD. 12.02.2004, E.2003/6318 - K.2004/1185)

²⁹ Bu konuda Yargıtay kararlarından örnekler: Yaşam boyu kullanılacak ilaç giderleri istenebilir. (4.HD.21.02.1980, 1979/12840 - 1980/2233) - İlerde yapılacak iyileştirme giderlerinin önceden istenmesi olanaklıdır. Kişiyi sağlık açısından eski durumuna getirecek giderlerin neler olduğu saptanmalı ve buna göre bir sonuç varılmalıdır. (4.HD.26.05.1986,3535-4223) - İlerde yapılması zorunlu tedavi (estetik gibi) giderlerinin de önceden istenmesi mümkündür. Bunun için uzman bir bilirkişiyeye hesaplatılarak hüküm altına alınması gerekirken, mahkemece tedavi gider belgesi olmadığı gerekçesiyle istemin reddedilmiş olması usul ve yasaya aykırı olup bozma nedenidir. (4. HD. 13.09.1999, 5030-7088) - İlerde yapılmasında zorunluk bulunan ameliyat giderleri, gerçekleşmiş zarar niteliğindedir. Yapılacak iş, ameliyat giderinin davacı tarafa açıklattırılması ve ondan sonra bilirkişi eliyle gerçek tutarının tespiti ve bulunacak gerçek giderin alınmasına karar verilmesidir. (4. HD. 14.07.1967, 7693) - Harcama yapılmadan da tedavi gideri istenebilir. (4. HD. 02.10.1986, 6103-6707) - Dava tarihinden sonraki tedavi giderleri de istenebilir (4.HD.12.04.1999, 1337-3161)

³⁰ Bu konuda bir karar örneği şöyledir: “Davacı, trafik kazasında hafif yaralanmış ise de, hemofili (kan durmazlığı) hastası olması ve kan kaybının önlenmesinde güçlük çekilmesi nedeniyle, uzun bir tedavi sürecinden geçtiğini ileri sürerek, tedavi giderlerinin tamamını istemiştir. Davalı, yaralanmanın hafif olduğunu, hemofili hastalığı ile ilgili tedavi giderlerinden sorumlu tutulamayacaklarını, eylem ile zarar arasında uygun neden-sonuç bağı bulunmadığını savunmuştur. Bir kişinin hafif yaralanması, fazla ve külfetli bir tedaviyi gerektirmez ise de, hemofili hastalığı ve kan kaybının önlenmesindeki güçlük nedeniyle çoğu kez ekonomik külfeti fazla ve uzun bir tedaviyi zorunlu kılar. Bilimsel alanda objektif-expost düşünce biçimi olarak tanımlanan kurala göre,eylemin oluşu anında mevcut olup, o anda veya olayların gelişmesi sonucu sonradan ortaya çıkacak ya da öğrenilecek her şart “nedensellik bağı”nda hesaba katılmalıdır. Bunlar sonucun meydana gelmesinden sonra bilinebilecek şartlardır. Haksız eylem sorumlusu, olayların normal akışına göre beklenebilen olağan sonuç yanında,sorumluluğu doğuran olayla özel surette kolaylaştırılmış olarak sonradan meydana gelen bütün olaylardan, olağanüstü sonuçtan da sorumludur. Başka bir anlatımla, aslında hafif olan bir eylem, zarar görenin vücut yapısındaki anormallikler nedeniyle çok ağır sonuçlar doğurduğu takdirde, bu ağır sonuçların da haksız eylem sorumlusuna yükletilmesi gerekir” (4. HD. 05.11.1984, 6092-8184) (YKD.1985/4-489) Ancak zararın tümünün davalıya ödetilmesi de adalete uygun düşmez. Zarar görenin hemofili hastası olması, tazminatın netleştirilmesinde bir indirim sebebi olarak kabul edilmek gerekir. Zarar görenin dış etkilere duyarlı vücut yapısı ve hemofili hastalığı, BK.43. maddesi uyarınca özel durum sayılarak tazminatta indirim nedeni kabul edilmelidir. Tazminatla sorumlu kişinin önceden göremeyeceği sebeplerin ortaya çıkmasıyla zararın artması

4- Tedavi giderlerinde sorumluluk süresi

a) Genel Şartlar A.3.3 maddesinde “Sigortacı, sigorta poliçesinin kapsamına giren bir kaza nedeniyle, kaza tarihinden itibaren **iki yıl içinde** ödenmiş doktor ücreti ile hastane ve diğer sağlık kurumlarında ayakta ve yatakta yapılan tedavilere ilişkin giderleri, nakil ücretlerini poliçede tedavi giderleri teminatı için belirlenen meblağa kadar öder” denilmiştir.

b) Genel Şartlar’da belirtilen iki yıllık süre, Borçlar Kanunu 46. maddesi 2.fıkrası ile uyumludur. Çünkü, söz konusu maddede, yargıca, hüküm gününden başlayarak iki yıl içinde konuyu yeniden inceleme ve değerlendirme yetkisi tanınmıştır.

c) Yargıtay’ın yerleşik kararlarına göre, bu iki yıllık süreden daha uzun bir zaman kapsayan tedavi masraflarının istenmesi de olanaklıdır. Özellikle, yaralanan kişinin beden bütünlüğünde zaman içinde “**gelişen ve değişen durumlar**” yeni bir tedaviyi ve hatta yeni bir ameliyatı gerekli ve zorunlu kılabilir. O zaman, yasalarda öngörülen **zamanaşımı süreleri geçirilmemek koşuluyla**, gerek zarar sorumluları ve gerekse sigortacı tarafından ödenecek tedavi giderleri daha uzun bir zaman dilimini kapsayabilecektir.

5- Tedavi giderleri için başvuru süresi ve ödeme koşulları

a) Sigorta Genel Şartları B.1 maddesinde, olay gününden başlayarak “**otuz gün içinde**” ve kaza yurt dışında olmuşsa “**altmış gün içinde**” sigortacının bilgilendirileceği zorunlu tutulmuş ise de, **bunlar kesin süre olmayıp**, yasalardaki **zamanaşımı süreleri geçirilmemek koşuluyla her zaman için** sigortacıya başvurularak **tedavi giderlerinin ödenmesi istenebilir**. Ancak tedavi giderleri konusunda “**hemen**” başvuru pek çok yararlar sağlayacaktır. Bize göre, bu başvuru, tedaviye başlanıldığı gün yapılmalı; tedaviyi yapan hastanenin adı, yeri, yaralının yatırıldığı bölüm, oda numarası, protokol no.su sigortacıya bildirilmelidir. Bu konuda Genel Şartlar B.2 maddesi son paragrafında:

“Sigortacı her zaman kazazedeyi muayene ve sağlık durumunu kontrol ettirme hakkına sahip olup, bu muayene ve kontrollerin yapılmasına izin verilmesi zorunludur. Kazazedenin tedavisi ve iyileşmesi ile ilgili olarak sigortacının tayin edeceği bir doktor tarafından yapılacak tavsiyelere ve verilecek direktiflere uyulması şarttır. Bu muayene ve kontrollere ilişkin her türlü masraf sigortacı tarafından karşılanır.” denilmiş olmasına göre, bildirim “hemen” yapılması hem sigortacının işini kolaylaştıracak ve hem de kaza geçiren yolcu zorluklarla karşılaşmadan tedavi yardımlarını alabilecektir.

b) Bize göre, kaza geçiren yolcu, tedaviyi yapan hastaneden taburcu edilirken, çağrı üzerine **sigortacı**, (poliçe tutarıyla sınırlı olarak) **faturayı ödemelidir**. Bu konuda kamu hastanesi ve özel hastane ayrımı yapılamaz. Çünkü, gene Yargıtay’ın yerleşik kararlarına göre, **tedavi giderleri resmi tarifelerle sınırlı olmayıp**, kaza geçiren kişinin özel bir sağlık kuruluşunda tedavi edilmesi durumunda, özel hastaneye ödenen tedavi giderlerinin sigortaca karşılanması gerekir.³¹

halinde BK.43. maddesi uyarınca indirim yapılacağı ilkesi öteden beri Yargıtay’ın uygulandığı bir kuraldır. (HGK.24.06.1964, 1964/4-508 E. 481 K.)

³¹ Tedavi giderlerinin tarifelerle sınırlı olmadığına, kişinin özel hastanede tedavi görmesi durumunda, bu hastaneye ödenen tedavi giderlerinin zarar sorumluları tarafından ödenmesi gerekeceğine ilişkin Yargıtay kararlarında şu açıklamalara yer verilmiştir: “Bugün ülkemizde insan sağlığının korunması ve yardım için resmi kurumların yanında özel hastaneler ve doktorlar da görev yapmaktadır. Kişi daha iyi ve özenli bakım için bu tür özel yerlere başvurabilir. Kişinin daha iyi tedavi kurumlarına gitmesi, yalnız kendisi için değil, sorumlunun da yararındadır; çünkü ilgisiz ve özensiz yerlerde yapılacak tedavinin zarar miktarını daha da artırabileceği olasılığı unutulmamalıdır. Bu nedenlerle, mahkemenin, tedavi giderlerini resmi kurum tarifeleri ile sınırlı olarak değerlendiren bilirkişi raporunu benimseyerek hüküm kurması usul ve yasaya aykırıdır. (4. HD. 30.3.1985, 604-

c) Tedavi sonuçlandıktan sonra, resmi veya özel hastane ayrımı yapılmaksızın, tedavi giderlerine ilişkin faturanın doğrudan sigorta şirketince ödenmesi biçimindeki bir uygulama, Garanti Fonu tarafından benimsenmiş ve 2004 yılında yapılan bir değişiklikle Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı Yönetmeliği'nin 11.maddesine şu paragraf eklenerek:

“Üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmi ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarınca faturalandırılan ve bu Yönetmeliğin 8’inci maddesine göre yapılacak tedavi giderlerine ilişkin ödemeler, yapılan başvuru ekinde hak sahibinin onayının yer alması kaydıyla, doğrudan bu kurum ve kuruluşlara banka aracılığı ile ödenebilir” denilmiştir.³²

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 13 ve 14 üncü maddeleriyle Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı'nın yerini alan Güvence Hesabı'na ilişkin 26.07.2007 gün 26594 sayılı RG'de yayınlanan Güvence Hesabı Yönetmeliğinde yukardakine benzer bir hükmün yer almamış olması bizce bir eksikliklerdir.

Geçmişte Trafik Sigortası Genel Şartlarında, tedaviyi yapan hastane yönetimine, (kaza geçiren kişinin onayını almak koşuluyla) doğrudan sigorta şirketine başvurup faturayı ödetme yetkisi tanınmıştı. (Eski Genel Şartlar m.1/B-a) 1992 yılından sonraki değişiklikte, bu bölüm kaldırıldı. Oysa, böyle bir uygulamada hem kaza geçiren kişi yönünden ve hem de sigortacı yönünden büyük kolaylık vardı. Başta tedavinin kapsamı ile tutarını belirlemede anlaşmazlığa yer kalmıyor, kesin belgelere dayanılıyordu. Dileriz ki, böyle bir uygulama yeniden canlandırılсын ve tüm zorunlu sigortalının Genel Şartlarına bu tür işleri kolaylaştırıcı hükümler konulsun.

6- Tedavi giderlerinin ödenmesi için yapılması gerekenler

Tedavi giderlerinin sigortacı tarafından “tartışmasız” ödenmesi için, bizce, yapılması gerekenler şunlar olmalıdır:

a) Kaza geçiren kişi, yakınları veya vekilleri **hemen** sigorta şirketine duyuruda bulunmalı, kaza tespit tutanağını gönderip kazalının yatmakta olduğu hastanenin adını vermeli ve tedavi harcamalarının tespitini istemelidirler. Yukarıda açıkladığımız Garanti Fonu Yönetmeliğine konulan hüküm, bu konuda yol göstericidir.

Bu konuda Genel Şartlar B.2 maddesi 2’nci paragrafında “Bildirimlerde kazanın yerinin, tarihinin ve sebeplerinin bildirilmesi ve ayrıca yapılan tedaviye ilişkin ilgili sağlık kurumundan alınan bir rapor ile ödenmesi gereken tazminatın tespiti ile ilgili olarak sigortalının isteyeceği diğer gerekli belgelerin sigortacıya gönderilmesi zorunludur” denilmiş

2504) - Davacı özel sağlık kurumunda yatmak suretiyle tedavi gördüğü için, bu kuruma ödenen giderler istenmiş; ancak yerel mahkeme, devlet sağlık kurumlarında uygulanan ücret tarifesine göre hüküm kurmuştur. Yaşam hakkı kişinin vazgeçilmez en önemli haklarından biridir. Ağır yaralanma nedeniyle kişinin sosyal durumuna uygun özel bir sağlık kuruluşunda tedavi görmesini olağan karşılamak gerekir. Hayati tehlike geçiren bir kişinin mutlak surette devlet sağlık kurumlarında tedavi görmeye zorlanması, onun yaşam hakkının sınırlandırılması ve bu konuda seçim yapmasını engellemek sonucunu doğurur. Bu nedenlerle, davacının tedavi gördüğü özel sağlık kurumunca düzenlenen ödeme belgelerine göre hüküm kurulması gerekir. Davacının davalıyı zararlandırma kastıyla, kötü niyetle özel sağlık kurumunda tedavi gördüğü iddia ve ispat edilmemiştir. Yapılan tedavi giderleri yönünden BK.44 ve 43. maddelerinin uygulanmasını gerektiren bir yön yoktur. Yerel mahkemenin, devlet sağlık kurumlarında uygulanan ücret tarifesine göre karar vermesi bozma nedenidir. (HGK. 29.09.1999, 1994/4-619 E. 1999/737 K.)

³² Bu bölüm, 07.08.2004 gün 25546 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Yönetmelik değişikliği ile metne eklenmiştir.

olmasına göre, bildirim ve alınması gereken önlemler konusunda, hem kaza geçirenlerin ve hem de sigortacının yükümlülüklerini yerine getirmeleri gerekmektedir.

b) Sigorta şirketleri, nasıl ki, araç hasarı için “ekspert” gönderip hasarı ve zarar tutarını tespit ettiriyorlarsa, aynı özeni “can zararları” için de gösterip, bildirilen yere bir “uzman hekim” göndermeli, tedavi giderlerini hesaplatmalıdırlar ya da tedaviyi izleyip hastaneye fatura karşılığı ödeme yapmalıdırlar.

Genel Şartlar’ın B.2 maddesi 4’üncü paragrafındaki “Sigortacı her zaman kazazedeği muayene ve sağlık durumunu kontrol ettirme hakkına sahip olup, bu muayene ve kontrollerin yapılmasına izin verilmesi zorunludur. Kazazedenin tedavisi ve iyileşmesi ile ilgili olarak sigortacının tayin edeceği bir doktor tarafından yapılacak tavsiyelere ve verilecek direktiflere uyulması şarttır. Bu muayene ve kontrollere ilişkin her türlü masraf sigortacı tarafından karşılanır” açıklamalarından çıkardığımız anlama göre, yukarda belirttiğimiz gibi, sigorta şirketi , kaza geçiren yolcunun yattığı hastaneye “hemen” bir “uzman hekim” gönderip gerekli denetimleri yaptırmalı ve tedaviyi izletip yaralının taburcu edildiği tarihte hastane faturasını ve belgeye bağlanması olanaksız yan giderleri (poliçe limitiyle sınırlı olarak) ödemelidir.

c) Kaza geçiren kişi hastaneden çıkmış ve tedavi giderlerini kendisi ödemiş ise, sigortacıya verdiği tedavi belgeleri içerisinde kesin makbuz ve fatura bulunmasa bile, sigorta şirketi, yukarda ayrıntılı açıklanan Yargıtay kararlarındaki ilkelere uyararak, bir uzman hekim (ekspert) aracılığı ile olası harcamaları hesaplatıp, “tedavi giderleri sigorta dalından” ödeme yapmalıdır.

d) Bütün bunlar denendikten sonra, sigorta şirketleri ödeme yapmakta direnirlerse veya ödemeyi geciktirirlerse, temerrüde düşürülmüş olacaklarından, B.K.42/2 çerçevesinde hesaplanacak tedavi ve tüm iyileştirme giderlerini, faiziyle birlikte ödetmek için dava açılmalıdır.

7- Yargıtay kararlarına göre tedavi giderlerinin saptanması ve hesaplanması

Ülkemizde bu tür harcama belgelerini elde etmek son derece güçtür. Kaza geçiren kişi, iyileşmek ve sağlığına kavuşmak için “yüz” harcamışsa, alabildiği fatura “on” bile değildir. Yargıtay bu gerçekleri görerek pek çok “ilke kararlar” üretmiştir. Bunlardan başlıcaları şöyledir:

- a) Tedavi giderlerinin belgeye bağlanması şart değildir.
- b) Tedavi giderleri her türlü delille kanıtlanabilir.
- c) Tedavi giderleri tarifelerle sınırlı değildir.
- d) Tedavi giderlerinin resmi bir kurum tarafından ödenmiş olması ek zarar istenmesine engel değildir.
- e) Yargıç, B.K m.42 çerçevesinde zararın kapsamını doğrudan araştırmakla yükümlüdür.
- f) Hiçbir belge sunulmasa bile, yargıcın görevlendireceği uzman bilirkişi tedavi giderlerinin kapsam ve tutarını araştırıp hesaplayacaktır.
- g) Tedavi giderleri hekim, hastane ve tedavi masrafları ile sınırlı olmayıp, refakatçi, özel bakım ve beslenme, yol giderleri, araç-gereç, rehabilitasyon , hava değişimi, kaplıca vb.. her türlü iyileşme giderlerini kapsayan ve kaza geçiren kişinin bütünüyle eski sağlığına kavuşması için yapılması gerekli tüm harcamalar olarak ele alınmalı ve değerlendirilmelidir.³³

³³ Bu konuda ayrıntılı açıklamalar ve Yargıtay kararları için bakınız: Çelik Ahmet Çelik, Trafik Kazalarında Geçici Bedensel Zararlar ve Tedavi Giderleri, İstanbul, Barosu Dergisi, 1999/Haziran, sayı:2, sf. 359-369

Yargıtay'ca benimsenen yukardaki ilkelerle ilgili karar örnekleri şöyledir:

Davacı, tedavi giderleri için belge ibraz etmese bile, uğradığı cismani zararın nitelik ve içeriğine göre tedavi giderleri araştırılıp saptanmalıdır. Kural olarak, tedavi giderlerinin her tür kanıtla ispatlanması olanaklıdır. (19. HD. 18.10.1993 , 11827 - 6752)

Tedavi giderleri için belge ibraz edilemeyen hallerde, yaraların tedavisi bakımından ne miktar bir gider yapılması gerektiği konusunda bilirkişi raporu alınmalı ve gerektiğinde B.K.nun 42.nci maddesi gözetilmelidir. (4.HD. 30.5.1996, 4332 – 4798)

Davacının iyileştirme giderleri için belge vermemiş olması, tutar ve kapsamının araştırılmasına engel değildir. Tutar ve kapsamının bu işlerden anlayan uzman bilirkişi eliyle saptanması gerekir.(15. HD. 21.4.1975, 2093 - 2228)

Tedavi giderinin miktarı tam olarak belirlenemezse, BK. 42/2. maddesi gereğince, yargıç tarafından somut olayın özelliği ve kapsamı da gözetilerek tedavi gideri yönünden uygun bir tazminata hükmedilecektir. (4.HD.11.02.2002, 2001/10735-2002/1543)

BK.42/2. maddesi hükmünce yargıç, halin olağan cereyanına ve zarar gören tarafın aldığı önlemlere göre uygun bir tazminat takdir etmek zorundadır. Tedavi giderlerinin kanıtlanmadığı nedeniyle davanın reddi usul ve yasaya aykırıdır. (4.HD.21.09.1999, 5378-7375)

Tedavi konusunda belge sunulmamış olmasına rağmen, bilirkişi görüşüne başvurularak tedavi giderleri belirlenebileceği gibi BK.nun 42. maddesi gözetilerek uygun bir miktar tazminata hükmedilebilir. (4.HD.20.02.1997, 1966/11919-1997/912)

Tedavi giderlerinin bu konuda uzman doktor bilirkişiye tespit ettirilmesi mümkündür. Hakim gerektiğinde B.K. 42.maddesi uyarınca maddi tazminat miktarını takdir edebilir. (4. HD.2.6.1994, 1898-5093)

Tedavi giderleri tarifelerle sınırlı değildir. Tedavi giderlerini resmi kurum tarifeleri ile sınırlı olarak değerlendiren bilirkişi raporunu benimseyerek hüküm kurması usul ve yasaya aykırıdır. (4. HD. 30.3.1985, 604-2504)

Davacı özel sağlık kurumunda yatmak suretiyle tedavi gördüğü için, bu kuruma ödenen giderler istenmiş; ancak yerel mahkeme, devlet sağlık kurumlarında uygulanan ücret tarifesine göre hüküm kurmuştur. Mahkemenin, devlet sağlık kurumlarında uygulanan ücret tarifesine göre karar vermesi bozma nedenidir. (HGK.29.09.1999,E.1994/4-619-K. 1999/737)

Resmi sağlık kurumlarında özel surette tedavi görmüş olanların masrafları, raporla belgelenmek koşuluyla, o sağlık kuruluşunun normal ücret tarifesi üzerinden Kurum tarafından ödenmek zorundadır. (10.HD.11.09.2001, 4972-5582)

VIII-SİGORTACIYA KAZANIN BİLDİRİLMESİ

1- Bildirimi yapacak olanlar

Sigorta Genel Şartları'nın B.2 maddesine göre:

“Sigorta ettiren, sigortalı veya hak sahipleri rizikonun gerçekleştiğini öğrendikleri tarihten itibaren B.1. maddesinde belirtilen süre içinde durumu sigortacıya bildirmek zorundadırlar.

Bildirimlerde kazanın yerinin, tarihinin ve sebeplerinin bildirilmesi ve ayrıca yapılan tedaviye ilişkin ilgili sağlık kurumundan alınan bir rapor ile ödenmesi gereken tazminatın

tespiti ile ilgili olarak sigortacının isteyeceği diğer gerekli belgelerin sigortacıya gönderilmesi zorunludur.”

2- Bildirim süresi

Genel Şartlar B.1 maddesine göre: “Tazminata yol açan olay, sigortalı veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren **otuz iş günü içinde**, olay yurt dışında meydana gelmişse **altmış iş günü içinde**, sigorta ettiren tarafından ise en kısa sürede sigortacıya bildirilir.”

Kazanın sigortacıya bildirilmesi, temelde, sigorta ettirenin (taşımacının) yükümlülüğü olup, zarar görenler yönünden Genel Şartlarda yer alan süreler bağlayıcı değildir. Onlar, **zamanaşımı sürelerini geçirmemek koşuluyla** her zaman için sigortacıya başvurabilirler ve tazminat ödenmesini isteyebilirler.

IX-BAŞVURU İÇİN GEREKLİ BELGELER

A) ÖLÜMLERDE

Koltuk sigortasından yararlanacak olanlar, ölenin desteğinden yoksun kalanlar değil, yalnızca “**mirasçılar**” olduğundan, ölüm tazminatını alabilmek için sigortacıya başvururken vermeleri gereken belgeler şunlar olacaktır:

- 1- Kaza tutanakları ve olayla ilgili belgeler
- 2- Savcılık iddianamesi, fezleke veya takipsizlik kararı (*)
- 3- Ceza davası açılmışsa fezleke ve duruşma tutanağı (*)
- 4- Otopsi (ölü muayene) raporu
- 5- Ölen yolcunun bileti (*)
- 6- Mirasçılık belgesi
- 7- Aile nüfus tablosu
- 8- Mirasçılarının ayrı ayrı veya birlikte başvuru yazıları
- 9- Vekille başvurularda gerekli yetkileri içeren vekâletnameler.

Ölüm tazminatının ödenmesi için, bizce, yukardaki belgeler yeterlidir. Erken başvurularda, yolcunun ölümü ile kazanın oluşu arasındaki bağlantı tutanaklarda açıkça görülebiliyorsa, Savcılık soruşturmasının sonuçlanması ve ceza davasının açılması beklenmemelidir. Eğer C.Savcılığı soruşturması ileri bir aşamaya gelmişse ya da ceza davası açılmışsa, buna ilişkin belgelerin de başvuru yazısına eklenmesi yararlı olur, duraksamaları ortadan kaldırır.

Yolcunun veya sürücünün kasıtlı davranışları söz konusu değilse ve kusura katılımları olmadığı açıkça belli ise, kusur raporuna gerek yoktur. Çünkü, taşımacı ile sürücü ve yardımcıları kusursuz olsalar bile Koltuk Sigortası’nda ölüm tazminatının ödenmesi zorunludur. İki ve çok yönlü kazalarda da, ölüm tazminatını ödeyen sigortacının rücu hakkı bulunmadığından, kusur raporu gereksizdir.

Ölen yolcunun bileti kaybolmuşsa, aranıp da bulunamıyorsa ya da yolcu taşıta binerken bilet verilmemişse, haksahiplerinin Koltuk Sigortasından yararlanamayacakları gibi bir sonuca varılamaz. Çünkü, yasalarda bileten söz edilmekte ise de, taşıma sözleşmesi bir şekle bağlı değildir. Türk Ticaret Kanunu’nda bu konuda bir hüküm bulunmadığı gibi, 4925 sayılı Kara Taşıma Kanunu’nun 6. maddesinde “Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz yapılamaz” denilerek biletin koşul olmadığı vurgulanmış ve taşıma sözleşmesi için bir şekil önerilmemiştir. Öte yandan Türk Ticaret Kanunu’nun 1.maddesinde “Türk Ticaret Kanunu, Türk Medeni Kanununun ayrılmaz bir cüzüdür” denilerek Borçlar Kanunu’na yollamada bulunulmuş olmakla, B.K. 11.maddesi 1.fıkrasındaki “sözleşmenin

geçerliği, yasada tersine kural bulunmadıkça, hiçbir biçime bağlı değildir.” hükmüne dayanarak, taşıma sözleşmesinin bir biçimi ve koşulu bulunmadığını söyleyebiliriz. Taşıma ilişkisi çok çeşitli biçimlerde kurulmaktadır. Örneğin, yolculuk sırasında sürücünün ve yardımcı kişilerin (elden ücret alarak) taşıta aldığı kişi de “yolcu” sıfatını kazanmakta ve oturduğu koltuk, sigorta kapsamına girmektedir.

Ancak, bilet, taşıma sözleşmesinin biçim koşulu değilse de, hak aramada önemli bir kanıttır.³⁴ Bugün genellikle şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımaları biletle yapılmaktadır. Bilette gidilecek yerin, hareket gün ve saatinin, sefere konulan taşıtın ve taşıt içinde yolcunun oturacağı koltuk numarasının, yolcunun ad ve soyadının yazılı olması gerekir. Bütün bunlar anlaşmazlıkların giderilmesinde büyük kolaylık sağlar.

Yolcunun biletsiz olması veya biletin kaybolması durumunda, kaza sırasında otobüste “yolcu” olarak bulunduğu her biçimde kanıtlanabilir. Bu konuda tanık dinletilebilir. Sürücünün ve yardımcılarının bilgisine başvurulabilir. Savcılık iddianamesinde, fezlekede, duruşma tutanaklarında ölenler arasında adı bulunan kişiler için, artık, fazla araştırmaya gerek yoktur.

B) YARALANMALARDA

Otobüste yolcu iken bedensel zarara uğrayan kişilerin Koltuk Sigortasından yararlanabilmeleri için başlangıçta sigortacıya vermeleri gereken belgeler şunlardır:

- 1- Kaza tutanakları ve olayla ilgili belgeler
- 2- Savcılık iddianamesi, fezleke veya takipsizlik kararı (*)
- 3- Ceza davası açılmışsa fezleke ve duruşma tutanağı (*)
- 4- Yolcunun bedensel zarara uğradığını gösteren Adli Tabip Raporu
- 5- Yolcu bileti (*)
- 6- Yaralı yolcu bir hastaneye yatırılmışsa buna ilişkin bilgiler
- 7- Yaralı yolcu taburcu edilmişse tedavi belgeleri
- 8- Nüfus (kimlik) bilgileri
- 9- Vekille başvurularda gerekli yetkileri içeren vekâletnameler.

Yukarda belirttiğimiz gibi, erken başvurularda, olay ve zarar, kaza tutanaklarından açıkça anlaşılabilirse, Savcılık soruşturmasının sonuçlanması ve ceza davasının açılması beklenmemelidir. Ancak, Savcılık soruşturması ileri bir aşamaya gelmişse ya da ceza davası açılmışsa, buna ilişkin belgelerin de başvuru yazısına eklenmesi yararlı olur, duraksamaları ortadan kaldırır.

Gene yukarda belirttiğimiz gibi, yolcunun veya sürücünün kasıtlı davranışları söz konusu değilse ve kusura katılımları olmadığı açıkça belli ise, kusur raporuna gerek yoktur. Çünkü, taşımacı ile sürücü ve yardımcıları kusursuz olsalar bile, Koltuk Sigortası’ndan sakatlık tazminatının ödenmesi zorunludur. İki ve çok yönlü kazalarda da, ölüm tazminatını ödeyen sigortacının rücu hakkı bulunmadığından, kusur raporu gereksizdir.

Bilet konusunda da, yukardaki açıklamalarımızı şöyle özetleyebiliriz: Yolcunun bileti yoksa veya kaybolmuşsa, bu durum, Koltuk Sigortası’ndan yararlanmaya engel değildir. Bilet, taşıma sözleşmesinin biçim koşulu olmayıp, yalnızca hak aramada kanıtlardan biridir. Kaza geçiren yolcu, olay sırasında taşıtta “yolcu” olarak bulunduğunu her biçimde kanıtlayabilir, tanık dinletebilir, taşımacı ile sürücü ve yardımcılarının bilgisine

³⁴ 11. HD.13.11.1980, 4423-5256 sayılı kararına göre “Yasalarımızda, taşıma sözleşmesinin geçerliği açısından her hangi bir biçime bağlılık koşulu öngörölmüş değildir. Yolcu bileti, taşıma sözleşmesinin varlığı konusunda önemli bir kanıttır. G.Eriş, age., sf. 32, no: (30) – Ayrıca 11.HD.19.02.1981 gün 313-672 sayılı, 08.12.1994 gün 5411-9435 sayılı, 06.07.1995 gün 3568-5751 sayılı, 29.02.1996 gün 8276-1215 sayılı kararları.

başvurulmasını isteyebilir. Eğer, kaza tutanaklarında yolcunun adı geçiyorsa ve kaza sırasında taşıtta bulunduğu açıkça belli ise, bileti olup olmadığının araştırılması gereksizdir.

Sigortacıya başvuran yolcunun belgeleri yeterli ise, sigortaca hemen bir yetkili Sağlık Kurulu'na sevki ile sakatlık raporu alınmalı ve tazminatı ödenmelidir.³⁵

Eğer yolcu henüz tam iyileşmemişse, bedensel zararında zaman içinde değişmesi ve gelişmesi beklenen bir durum varsa, kuşkusuz, tedavinin tamamlanması ve yolcunun sağlık durumunun bütünüyle açıklığa kavuşması ve bunun sonucu sakatlık oranının belirlenmesine yeterli bilgilerin birikmesi ve olgunlaşması beklenecektir. Bu konuda, Sigorta Genel Şartları'nın A.3.2 maddesinde: "Bu sigorta ile teminat altına alınan bir kaza, sigortalının kaza tarihinden itibaren **iki yıl içinde** sakatlığına yol açtığı takdirde, tıbbi tedavinin sona ermesi ve sakatlığın kesin olarak tespiti sonucunda, sakatlık tazminatı aşağıda belirtilen oranlar dahilinde kendisine ödenir." denilerek, Borçlar Kanunu 46/2. maddesine koşut bir düzenleme yer verilmiştir.

X- TAZMİNATIN ÖDENMESİ

1- Ödeme süresi

Genel Şartlar B.5 maddesine göre: "Sigortacı, B.2. maddesindeki belgelerin eksiksiz olarak, şirketin merkez veya kuruluşlarına iletildiği tarihten itibaren **sekiz iş günü içinde**, talep edilen tazminatı poliçedeki teminat tutarları dahilinde öder. Tazminatın bu süre içinde haklı neden olmaksızın ödenmemesi halinde, sigortacı temerrüde düşmüş olur ve ödenmemiş tazminat tutarına yasal temerrüt faizi uygulanır. Temerrüt faizi teminat limiti içinde yapılmış ödeme sayılmaz."

2- Süresinde ödeme yapılmamasının sonuçları

Tüm belgelerin eksiksiz olarak verilmesinden sonra, sigortacı, haklı bir neden olmaksızın **sekiz gün içinde** ödeme yapmazsa, zarar gören yolcu veya haksahipleri, bir dava açmaya gerek kalmaksızın, doğrudan **icra kovuşturması** yapabilirler. Sigortacı icra kovuşturmasına itiraz ederse, itirazın iptali davasında **inkâr tazminatı** istenebilir.³⁶

Süre konusunda şöyle bir ayırım yapmak gerekir : Ölümelerde tazminat tutarı belli (poliçe tutarının tamamı) olduğundan, sekiz günün bitiminden sonra hemen icra kovuşturması yapılabilir. Yaralanmalarda ise, sekiz günlük sürenin başlangıcı, sakatlık oranının kesin belli olduğu ve buna göre tazminat tutarının saptandığı tarih olacaktır. Ancak bundan sonra, sigortacı, sekiz günlük sürenin sonunda ödeme yapmazsa temerrüde düşmüş olacaktır.

Süresinde ödeme yapılmamasıyla sigortacı temerrüde düşmüş olduğundan, ödenecek tazminat tutarına ve ölümelerde poliçede yazılı tutara temerrüt tarihinden başlayarak **temerrüt faizi** yürütülecektir.³⁷

3- Faizin türü

Genel Şartlar'ın B.5 maddesinde "yasal temerrüt faizi" denilmiş ise de, bundan anlaşılması gereken "ticari" temerrüt faizi (**avans faizi**) olmalıdır. Çünkü, yolcu taşıma ve sigortalama ticari bir iştir.

³⁵ Bazı sigorta şirketlerinin, Genel Şartlardaki içinden çıkılmaz ve hekimlerin bile kavramakta zorlandıkları "sakatlık tablosu"nu bir yana bırakıp, haksahibi yolcuyla bir Sağlık Kurulu'na göndererek sakatlık oranını tespit ettirmeleri veya yolcunun doğrudan Sağlık Kuruluna başvurarak sakatlık raporu almasını istemeleri bizce son derece doğru ve yerinde bir uygulamadır.

³⁶ İcra kovuşturması ve inkâr tazminatı konusunda, yukarıda V-A/5'de Yargıtay kararlarından örnekler verilmiştir.

³⁷ Ancak, sigortacıya başvuru sırasında eksik belge verilmişse ve belgeler ödeme yapmayı gerektirecek yeterlikte değilse, sigortacı temerrüde düşürülmüş sayılmayacağından, faizin işlemeye başlaması için eksik belgeler tamamlanmalıdır. Eğer, sigortacı haklı nedenlerle ödeme yapmamış olup da, bir dava açılmışsa, faiz başlangıcı dava tarihi olacaktır. (11.HD.06.05.2002, 768-4360)

Ticari temerrüt faizi konusunda kavram kargaşasına açıklık getirmek amacıyla belirtelim ki, 3095 sayılı Yasa'nın 4489 sayılı Yasa ile değiştirildiği 01.01.2000 tarihine kadar 3095 sayılı Yasa'nın 2/3 maddesi hükmü gereğince "reeskont faizi" adıyla istemde bulunulmakta iken, 4489 sayılı Yasa'nın yürürlüğe girmesinden sonra "avans faizi" denilmeye başlanmıştır. Doğru tanım T.C. Merkez Bankası kısa vadeli avanslar için uygulanan faiz oranı veya kısaca "**avans faizi**"dir.³⁸

4- Teminat türlerinin birleşmesi durumunda ödeme tutarı

Genel Şartlar B.4 maddesinde açıklandığı üzere: "Bir kaza, ölüm ve sakatlık tazminatına aynı zamanda hak kazandırmaz. Ancak, sakatlık tazminatı almış bulunan sigortalı, kaza tarihinden itibaren iki yıl içinde ve bu kaza neticesinde vefat ettiği takdirde hak sahiplerine, varsa sigortalıya ödenmiş bulunan sakatlık tazminatı ile ölüm tazminatı arasındaki fark ödenir."

Yolcunun veya taşıma görevlilerinin (sürücü, yardımcı) kaza sonucu sakat kaldıkları saptandıktan ve sakatlık oranlarına göre sigorta bedeli ödendikten sonra, iki yıl içinde kazaya bağlı olarak, sonradan ortaya çıkan bir beden rahatsızlığı sonucu ölümlerinde, mirasçılara ödenecek ölüm tazminatından, daha önce sakatlık nedeniyle ödenen miktar düşülecektir. Çünkü, kişi başına (koltuk başına) poliçe limitinin (sigorta bedelinin) aşılması ve sigortacının daha fazla bir sigorta bedeliyle sorumlu tutulması olanaksızdır.

Çok az rastlanmakla birlikte, şöyle örnekler verebiliriz: Kaza sonucu sigortalının bir bacağı kesilmiş ve buna göre sakatlık oranı belirlenmiştir. Ancak daha sonra, sigortalıda geçirdiği kazaya bağlı olarak dolaşım bozukluğu ortaya çıkmış ve bu yüzden ölmüştür. Bir başka örnekte, omurgası zedelenen ve felç olan yolcuda hareketsizliğe bağlı olarak kalp yetmezliği durumu ortaya çıkmış ve bunun sonucu ölmüştür. İşte bu gibi durumlarda, daha önce sakatlık nedeniyle ödenen tazminat tutarı , ölüm nedeniyle mirasçılara (poliçe tutarı kadar) ödenen tutardan düşülecektir.

³⁸ Sigorta sözleşmesine dayalı sigorta bedelinin ödenmesi davası, ticari işlerle ilgili ticari davalardan olduğundan, sigortalı ve haksahiplerince eski adıyla reeskont faizi ve şimdiki adıyla avans faizi isteneceğine ilişkin Yargıtay kararlarından birkaç örnek: "Davanın, sigorta sözleşmesine dayalı ticari nitelikli bir dava olmasına göre, davacının istemi de dikkate alınarak, TTK'nun 3'üncü ve 3095 sayılı Yasa'nın 2/3'üncü maddeleri gereğince davacı yararına reeskont oranında ticari temerrüt faizine (yeni düzenlemede 3095 sayılı Yasa'nın 4489 sayılı Yasa ile değişik 2/2 maddesi uyarınca avans faizine) hükmedilmesi gerekirken, bu husus dikkate alınmadan yasal faize hükmedilmesi nedeniyle davacı yararına kararın bozulması gerekmiştir. (11.HD. 28.03.1997, 1145-2189) (I.Ulaş, age.,sf.260) - "Taşıma işleri TTK'da düzenlenmiş olup m.3 uyarınca bu kanunda düzenlenen hususların ticari iş sayılmasına ve ayrıca 3093 sayılı Yasa'nın 2.maddesinde, "ticari işlerde temerrüt faizi, T.C. Merkez Bankası'nın kısa vadeli krediler için öngördüğü reeskont faiz oranına göre istenebileceği" belirtilmiş olmasına göre , olayda istem gibi reeskont faizine (01.01.2000 tarihinden itibaren **4489 sayılı Yasa ile değişik 3095 sayılı Kanun'un 2/2.maddesi uyarınca avans oranında faize**) hükmetmek gerekirken, yasal faize hükmedilmesi doğru olmamış, bu nedenle hükmün davacı yararına bozulması gerekmiştir." (11.HD.22.02.2005, E.2004/14523 K.2005/1571) - "Ticari işlerde,3095 sayılı Yasanın 4489 sayılı Yasa ile değiştirildiği 01.01.2000 tarihine kadar 3095 sayılı Yasanın 2/3 maddesi hükmü gereğince reeskont faizi, 01.01.2000 tarihinden sonraki dönemde ise 3095 sayılı Yasanın 4489 sayılı Yasa ile değişik 2/2 maddesi hükmü gözetilmek ve infaz aşamasında dikkate alınmak üzere reeskont faiz oranının üstünde olduğu takdirde **avans faiz** oranının uygulanması gerekmektedir." (11.HD.05.07.2004, 2003/13499-2004/7456) (Network Yazılım) -"TTK'nun 3 maddesinde bu kanunda düzenlenen işler ticari iş olarak nitelendirildiğinden, 3095 sayılı Yasanın 2/3 maddesi uyarınca ticari işlerde reeskont oranında (01.01.2000'den sonra avans faizi oranında) gecikme faizi istenebilecektir. (11.HD.22.05.2001, 2977-4588) (İBD.2001, sf.1195) -"Tazminat istemi, TTK'nda düzenlenen ve mutlak ticari işlerden sayılan taşıma sözleşmesine dayandığından, TTK'nun 21/2 ve 3095 sayılı Yasanın 2/3 maddeleri uyarınca olay tarihinden itibaren reeskont oranlarında temerrüt faizine hükmedilmek gerekir." (11.HD. 04.03.1997, 1996/8567-1997/1337) (Yasa HD. 1999/1-94,no: 042) -366-2371) (Network Yazılım)

XI-KOLTUK SİGORTASI YAPTIRMAYAN TAŞIMACININ SORUMLULUĞU

1- Yönetmelik hükmü

4925 sayılı Yasa'nın 34. maddesi gereği yürürlüğe konulan (önceki) Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 63'üncü maddesine göre: "Yolcu taşımacıları, duraklamalar dahil olmak üzere kalkış noktasından varış noktasına kadar olan seyahat süresince meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumlu" olup, 64.maddeye göre bu sorumluluklarını karşılamak üzere, Yasa'nın 18'inci maddesinde yer alan "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası"ndan ayrı olarak ve onun yanı sıra Yönetmeliğin 64.maddesine göre "**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**" yaptırmak zorundadırlar.

Önceki 25.02.2004 günlü Yönetmeliğin yerini alan 11.06.2009 günlü yeni Yönetmeliğin 42.maddesi 5.fıkrasına göre : "Yolcu taşımacıları, duraklamalar dahil olmak üzere taşıtın kalkış noktasından varış noktasına kadar olan seyahati süresince meydana gelebilecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludurlar" ve bu sorumluluklarını karşılamak üzere Yasa'nın 18'inci maddesinde yer alan "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası"ndan ayrı olarak ve onun yanı sıra Yönetmeliğin 48.maddesine göre "**Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**" yaptırmak zorundadırlar.

Taşımacıların Zorunlu Koltuk Sigortası yaptırma yükümlülükleri, 4925 sayılı Yasa ve buna bağlı Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden önce de, değişik bir yasal düzenleme ile zorunlu tutulmuş idi. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un ilgili maddeleri ile 89/14684 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı gereği yürürlüğe konulan Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yönetmeliğinin 33.maddesinde "Otobüsle şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmak üzere taşımacı yetki belgesi almış olan gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kuruluşları taşıyacakları **yolcular** ve taşımada görevlendirecekleri **sürücüler ile yardımcıları** için "**Zorunlu Otobüs Koltuk Ferdi Kaza Sigortası**" yaptırmak zorundadırlar" deniliyordu.

İlk Yönetmeliğin 35.maddesinde olduğu gibi, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun yürürlüğe konulmasından sonra yayınlanan Yönetmeliklerin (önceki) 66. ve (sonraki) 49 maddelerine göre: "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ve "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" yaptırmayan yetki belgesi sahipleri yolcu taşımacılığı yapamaz ve bunların taşıt belgesinde kayıtlı taşıtlarının trafiğe çıkışına izin verilmez. Denetimler sırasında "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" nın yapılmadığı ortaya çıkarsa, taşımanın başlamış olması halinde, taşımanın devamına ilgili denetim elemanlarınca en yakın yerleşim noktasına kadar izin verilir, bu yerleşim noktasında gerekli sigortanın yaptırılması halinde taşımaya devam edilir ve ayrıca ilgili makamlarca durum Bakanlığa bildirilir.

Önceki Yönetmeliğin 68'inci ve sonraki Yönetmeliğin 50 nci maddelerine göre de yetki belgesi sahipleri, taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtlarına ait "Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" ile "Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası" poliçelerini bitim tarihlerinden önce yaptırarak, onbeş gün içinde poliçelerinin aslını Bakanlığa vermek zorundadırlar.

2- Koltuk Sigortası yaptırmayan taşımacının yolculara karşı sorumluluğu

Taşımacı, Yönetmelik hükümleri uyarınca “Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası” yaptırmamışsa, yolcular bir kazaya uğradıklarında, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu sürücü ve yardımcılarının bir kusurları bulunmasa bile, **kaza tarihinde Koltuk Sigortaları için belirlenen limitler üzerinden tazminat ödemek zorundadır**. Kuşkusuz, Koltuk Sigortası güvence kapsamında olan sürücü ve yardımcıları da, Koltuk Sigortası yaptırmayan taşımacıdan aynı biçimde tazminat isteme hakkına sahiptirler.

Bu konuda bir Yargıtay kararında şöyle denilmiştir:

“Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan kişiler, taşıdıkları yolcu ile taşıma sözleşmesi yapmakla bir tür ferdi kaza sigortası olan “Otobüs Zorunlu Koltuk Sigortası”nı da yolcular yararına yaptırma yükümlülüğü altına girmiş olmaktadır. Bu yükümlülüklerini yerine getirmeyen taşımacılar, kaza halinde yolcuların bundan kaynaklanan zararlarını da sözleşmeye aykırılık nedeniyle gidermek zorundadırlar.”

(11.HD. 04.10.1999, 5295-7412) ³⁹

Daha açık bir anlatımla, Zorunlu Koltuk Sigortası yaptırmamış olan taşımacı, kaza tarihindeki limitler üzerinden Koltuk Sigortacısı nasıl ve ne miktar ödeme yapıyorsa, o miktar üzerinden kaza tazminatı ödeyecektir. Bunun dışında da ölen yolcunun desteğinden yoksun kalanlara destek tazminatı ve bedensel zarara uğrayanlara da meslek ve kazanç durumlarına göre zarar tazminatı ödeyecektir.

Şu iki örnekte durum daha aydınlatıcı olacaktır:

Yolcu ölmüşse, mirasçıları, bir meblâğ sigortası olan Koltuk Sigortası’ndan poliçe bedelinin tamamını, bir hesap yapılmaksızın alacaklarından, Koltuk Sigortası yaptırmamış olan taşımacı, sigortacının ödemesi gereken sigorta bedelinin tamamını ölen yolcunun “mirasçılarına” ödeyecektir. Mirasçılar arasında veya onların dışında destekten yoksun kalanlar varsa ve bu kişiler sorumluluk sigortalarından (Karayolu Taşımacılık ve Trafik Sigortalarından) bir tazminat almamışlarsa ya da eksik almışlarsa, taşımacı “ayrıca” destek tazminatı da ödeyecektir.

Yolcu yaralanmış ve sakat kalmışsa, yaşı, mesleği, kazancı, sosyal ve ekonomik durumu söz konusu olmaksızın “sakatlık oranı” üzerinden Koltuk Sigortasından ödenmesi gereken sigorta bedeli kadar bir tazminatı, (Koltuk Sigortası yaptırmamış olan) taşımacı ödemek zorunda kalacak; ayrıca yolcunun iş ve kazanç durumuna göre hesaplanacak sürekli işgöremezlik zararını da ödeyecektir.

XII- KOLTUK SİGORTASI VE GÜVENCE HESABI’NIN SORUMLULUĞU

A) GÜVENCE HESABI

1- Yasal düzenleme ve güvence kapsamı

14.06.2007 gün 26552 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe konulan 03.06.2007 gün 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’nun “**Zorunlu sigortalar**” başlıklı 13.maddesi 1.fikrasında “Bakanlar Kurulu, kamu yararı açısından gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigortalar ihdas edebilir” denildikten sonra “**Güvence Hesabı**” başlıklı 14.maddesi 1.fikrasında “Bu Kanunun 13.maddesi, 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik

³⁹ Yargıtay 11.HD.05.07.2004 gün E.2003/13517 K.2004/7473 sayılı kararıyla da, Zorunlu Koltuk Sigortası yaptırmayan taşımacı, ölen yolcunun mirasçılarının açtıkları davada “ölüm tazminatı” ödemekle yükümlü tutulmuş ve davalı taşımacı olduğundan olay gününden başlamak üzere faize hükmedilmiştir. (Kazancı Yazılım)

Kanunu ve 10.07.2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile ihdas edilen zorunlu sorumluluk sigortaları ile bu Kanunla mülga 21.12.1959 tarihli ve 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu çerçevesinde ihdas edilmiş olan **zorunlu sigortalara** ilişkin olarak aşağıdaki koşulların oluşması halinde ortaya çıkan zararların bu sigortalarla saptanan geçerli teminat miktarlarına kadar karşılanması amacıyla Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde **Güvence Hesabı** oluşturulur” denilmiştir; 2.fıkra da Hesaba başvurulabilecek durumlar belirtilmiştir.

Bu yeni düzenlemeyle, önceki **Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı**'nın yerini kapsamı daha geniş olan **Güvence Hesabı** almıştır. Bilindiği gibi, önceki Hesaptan yararlanma, 2918 sayılı KTK'daki Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ile sınırlıydı. Güvence Hesabında ise tüm “zorunlu sigortalar” kapsama alınmıştır. Bunlardan taşımayla ve motorlu araçların işletilmesiyle ilgili olanlar:

- a) Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası
- b) Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası
- c) Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası
- d) Yeşil Kart Sigortasıyla ilgili Motorlu Taşıt Bürosu ödemeleridir.

2- Güvence hesabına başvurma koşulları

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 14.maddesi 2.fıkrasında Güvence Hesabı'na başvurma koşulları açıklanmış olup, önceki Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı'na ilişkin koşullardan bir farkı bulunmamaktadır. Yeni Yasa'ya göre Güvence Hesabı'na şu durumlarda başvurulabilecektir:

- a) Sigortalının tespit edilememesi durumunda kişiye gelen bedensel zararlar için,
- b) Rizikonun meydana geldiği tarihte geçerli olan teminat tutarları dahilinde sigortasını yaptırmamış olanların neden olduğu bedensel zararlar için,
- c) Sigorta şirketinin mali bünye zafiyeti nedeniyle sürekli olarak bütün branşlarda ruhsatlarının iptal edilmesi ya da iflası halinde ödemekle yükümlü olduğu maddi ve bedensel zararlar için,
- ç) Çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın karıştığı kazada, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca işletenin sorumlu tutulmadığı hallerde, kişiye gelen bedensel zararlar için,
- d) Yeşil Kart Sigortası uygulamaları için faaliyet gösteren Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunca yapılacak ödemeler için.

3- Güvence Hesabı Yönetmeliği

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 14.06.2007 tarihinde yürürlüğe girmesinden sonra, Güvence Hesabı Yönetmeliği **26.07.2007** gün 26594 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe konulmuştur. Yönetmeliğin 9.maddesindeki Hesaba başvuru koşulları (yukarda) 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nda açıklandığı gibidir.

B) KOLTUK SİGORTASI BULUNMAYAN ARAÇLARDAN DOLAYI GÜVENCE HESABINA BAŞVURMA KOŞULLARI

1- Uygulama başlangıcı

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu 14.06.2007 tarihinde yürürlüğe girdiğine ve Güvence Hesabı Yönetmeliği **26.07.2007** tarihinde yayınlandığına göre, bu tarihten önceki olaylar nedeniyle Güvence Hesabı'ndan tazminat istenmesi söz konusu değildir.

Şu halde, uygulama başlangıcı **26.07.2007** tarihidir.

Buna göre şöyle bir ayırım yapabiliriz:

a) 26.07.2007 tarihinden önce meydana gelen taşıma kazalarında ölen yolcunun haksahipleri ile bedensel zarara uğrayan yolcular, taşıtın kaza tarihinde geçerli Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası'nın bulunmaması durumunda, aynı miktarda tazminatı "**taşımacıdan**" alabileceklerdir.

b) 26.07.2007 tarihinden sonra meydana gelen taşıma kazalarında ölen yolcunun haksahipleri ile bedensel zarara uğrayan yolcular, taşıtın kaza tarihinde geçerli Zorunlu Koltuk Sigortası bulunmaması durumunda "**Güvence Hesabına**" başvurabileceklerdir.

2- Taşıma türlerine göre uygulama başlangıcı

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 2. maddesi 3.fıkrasında ve 25.02.2004 tarihli ilk Yönetmeliğin 2.maddesi 3. fıkrasında: "İl sınırları içerisindeki taşımalar ile 100 kilometreye kadar olan taşımaların düzenlenmesi il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere; belediye sınırları içerisindeki şehiriçi taşımalar belediyelere bırakılabilir" denilmiş olmasına ve yeni bir Yönetmelik yapılmaya kadar bu tür taşımalarla ilgili ön hazırlıklar ve düzenlemeler aralıklarla yayınlanan bir yönerge ve üç genelgeyle yürütülmesine ve en son 11.06.2009 gün 27255 sayılı RG.'de yayınlanan Yönetmelikle uygulama kesin bir biçim almasına göre, taşıma türlerine göre Güvence Hesabına başvurulabilecek dönemleri şöyle bölümlendirebiliriz:

a) Şehirlerarası otobüsle yolcu taşımalarında :

Güvence Hesabından yararlanma yönünden uygulama başlangıcı, yukarıda belirtildiği gibi, Güvence Hesabı Yönetmeliği'nin yürürlüğe girdiği **26.07.2007** tarihi olacaktır.

b) İl sınırları içindeki ve şehiriçi taşımalar ile 100 kilometreye kadar taşımalarda:

Güvence Hesabından yararlanma başlangıcını, yayınlanan genelgelerde öngörülen koşulların Valiliklerce ve Belediyelerce gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğini araştırarak, genelgelerde belirtilen tarihlere göre saptamak gerektiği görüşündeyiz. Çünkü, kazanın meydana geldiği ve yolcunun zarar gördüğü yörede henüz uygulama başlatılmamışsa, yetki belgeleri verilmemişse ve gecikmelerde Valiliklerin ve Belediyelerin ihmali varsa, bu bir "hizmet kusuru" olacaktır.

Uygulamanın başlatılmadığı ve henüz yetki belgesi alma zorunluluğunun bulunmadığı bir yerde, taşımacıların "Zorunlu Koltuk Sigortası" yaptırma yükümlülükleri olmayacağından, Güvence Hesabına başvurma koşulları gerçekleşmemiş olacak; bu nedenlerle de kaza yapan taşıtın Zorunlu Koltuk Sigortası bulunmadığı savı ile Güvence Hesabı sorumlu tutulamayacaktır.

Bu açıklamalar çerçevesinde:

i) Güvence Hesabı Yönetmeliği'nin yürürlüğe girdiği **26.07.2007** tarihinden önce yayınlanan 29.12.2006 gün 275-32002 sayılı (2007/KUGM-22/Yolcu) Genelgedeki "**31.12.2007** tarihine kadar, taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımalarını düzenleyen "[Y] Yetki Belgesi Yönergesi" Valilikler tarafından yayımlayacaklardır" açıklamasına bakılarak, o yörede genelge hükümlerinin yerine getirilip getirilmediğinin araştırılması gerekecek; olumlu sonuç alınırsa, Güvence Hesabı yönünden uygulama başlangıcı **31.12.2007** tarihi olacaktır.

ii) Aynı biçimde, 11.01.2008 gün 230-393 sayılı (2008/KUGM-10/Yolcu) Genelgedeki "**01/03/2008** tarihine kadar, taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımalarını düzenleyen "[Y] Yetki Belgesi Yönergesi" Valilikler tarafından yayımlanacaktır" açıklamasına bakılarak, o yörede genelge hükümlerinin yerine getirilip getirilmediğinin araştırılması gerekecek; olumlu sonuç alınırsa, Güvence Hesabı yönünden uygulama başlangıcı **01/03/2008** tarihi olacaktır.

iii)Eğer Valiliklerce ve Belediyelerce o yörede yayınlanan genelgeler uyarınca gerekli düzenlemeler yapılmamışsa, o zaman uygulama başlangıcı, yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin yürürlüğe girdiği **11.06.2009** tarihi olacaktır.

Çok tartışmalı olan bu konuda bizim saptamalarımız ve görüşlerimiz böyledir. Ama, yanılıyor da olabiliriz. Kesin durum, açılan davalarla ve Yargıtay kararlarıyla belli olacaktır.

XIII-SİGORTACININ TAŞIMACIYA DÖNME (RÜCU) HAKKI

Koltuk Sigortası Genel Şartları A.7 maddesinde:

“Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller sigortalılara ve hak sahiplerine karşı ileri sürülemez” denildikten sonra,

“Ödemede bulunan sigortacı, sigorta sözleşmesine ve bu sözleşmeye ilişkin kanun hükümlerine göre tazminatın kaldırılmasını veya azaltılmasını sağlayabileceği oranda sigorta ettirene rücu edebilir” denilmiştir;

Daha sonra, sigortacının, sigorta ettirene (taşımacıya) karşı dönme (rücu) hakkını kullanabileceği durumlar (10) bentte sayılmıştır. Aşağıda konusu aynı olan bentler birleştirilerek ve bölümlendirilerek gözden geçirilecek ve yorumlanacaktır.

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

Genel Şartlar A.7 maddesi (a) bendine göre, taşımacının ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin “**kasti bir hareketi veya ağır kusuru**” sonucu meydana gelen kazalar nedeniyle **sigorta bedelini ödeyen sigortacı**, sigorta ettirene (taşımacıya) **rücu** edebilecektir.

Bunun karşıt anlamı, eğer taşımacının 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, **kastı 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) (Kazancı Yazılım)

“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 anılan ilkeler doğrultusunda sürücünün eyleminin kasıtlı bir hareket veya ağır kusur olmadığı, bilirkişi raporunda da isabetli olarak belirlendiği üzere, sürücünün kavşakta gerekli dikkati göstermeyerek kusurlu olduğunun, ancak ağır kusurunun bulunmadığının da kabulü zorunludur.”

(11.HD. 30.10.2001, 5330-8413) (YKD.2002/2-234)

“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) (Yasa H.D.2002/1-92, no:35)

Açıklanan bu nedenlerle ve Yargıtay kararlarına göre, sürücünün veya yardımcı kişilerin **kasıt veya kasıt olarak nitelenebilecek bir kusuru kanıtlanamıyorsa**, kazanın oluşunda **yüzde yüz kusurlu bulunsalar bile**, “ağır kusurlu” oldukları ileri sürülerek Koltuk Sigortasından yararlanmaları engellenemeyecek ve bunun sonucu sigortacının dönme (rücu) hakkı doğmayacaktır.

Her ne kadar, “hiç kimse kendi kusurundan yararlanamaz” ise de, Koltuk Sigortası, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına oluşturulan bir **“kişisel kaza sigortası”** olduğundan, sürücü ve yardımcıları **“tam kusurlu” olsalar bile**, bedensel zarara uğramışlarsa kendilerine ve ölmüşlerse mirasçılarına **Koltuk Sigortasından ödeme yapılması** gerekecektir.

2- Kazanın, taşımacının, Yasa ve Yönetmelikteki yükümlülüklerini yerine getirmemesinden kaynaklanması

Genel Şartların A.7 maddesi (b) bendinde, soyut biçimde, Yasa ve Yönetmelikteki yükümlülüklerden söz edilmiş ise de, daha sonraki bentlerde bunların ayrıntılarına girildiğinden, burada yalnızca taşımacının yükümlülüklerini saymakla yetineceğiz. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nda ve buna bağlı Yönetmelikte yer alan yükümlülüklerden başlıcaları, yetki belgesi almadan yasal olmayan ve kurallara aykırı biçimde taşımacılık işine girişmesi, yetki belgesi olmayan veya yetki belgesinde kayıtlı bulunmayan, teknik şartlara uygun olmayan taşıtları sefere koyması, nitelikli ve yeterli sayıda şoför ve personel olmadan seferi çıkması, gerekli sürücü belgesine sahip olmayan kişileri görevlendirmesi, gerekli ilk tıbbi yardım malzeme ve ilaçları taşıtta bulundurmaması, ikram edilen yiyecek ve içecekler ile diğer maddelerin sağlık şartlarına uygunluğunu sağlamaması, yetkili makamlarca saptanan istiap haddinden fazla yolcu veya yük taşıması ve bunun gibi yükümlülükler olup, **kazanın**, bu yükümlülüklerden birinin veya birkaçının yerine getirilmemiş olmasından

kaynaklandığının saptanması (**kanıtlanması**) durumunda, üçüncü kişilere (yolculara, sürücü ve yardımcılara) **sigorta bedelini ödeyen sigortacı**, sigorta ettirene (taşımacıya) **rücu edebilecektir**.

3- Taşımacının, yetki belgesi almadan yolcu taşınması

Yasa'nın 5'inci ve Yönetmeliğin 5'inci (önceki 6'ncı) maddelerine göre, taşımacılık yapacak ve benzer faaliyetlerde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin ilgili Bakanlıktan yetki belgesi almaları zorunludur.

Yasa'nın 7'nci ve Yönetmeliğin 5'inci (önceki 54'üncü) maddelerine göre, yetki belgesi alınmadan taşımacılıkla ilgili herhangi bir faaliyette bulunulamaz. Ayrıca yetki belgesi sahibinin taşıt belgesine kaydedilmeyen ve taşıt kartı bulunmayan taşıtlar taşımalarında kullanılamaz.

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? Genel Şartlar'ın (c) ve (d) bentlerindeki açıklamalara göre, sırf yetki belgesi veya taşıt kartı bulunmaması rücu için yeterli olmayıp, ayrıca kazanın oluşu ile bu eksiklikler arasında "nedensellik bağı" kurulabilmeli, kaza, bu yükümlülüklerin yerine getirilmemiş olmasından kaynaklanmalıdır. Bu nasıl olacaktır? Bunun somut bir örneği verilemeyeceğine göre, Genel Şartların bu iki bendi, bizce gereksizdir. Yetki belgesi veya taşıt kartı alınmadan yolcu taşınması, olsa olsa, Yönetmelikteki ceza uygulamasını ve idari yaptırımları gerektirebilir.

4- Teknik şartlara uymayan bir taşıtla yolcu taşınması ve kazanın bu yüzden meydana gelmesi durumunda sigortacının rücu hakkı

Yasa'nın 7'nci maddesine ve Yönetmelik hükümlerine göre, taşımacı, teknik şartlara uymayan taşıtları trafiğe çıkarmamak zorundadır. Yönetmeliğin 24'üncü (önceki 17'nci) maddesine göre, yolcu taşımada kullanılacak taşıtların yaşları ve koltuk kapasitelerinin Yönetmelikte belirtilen nitelikleri taşınması gerekmektedir.

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

Burada şu ayrıntıyı belirtelim ki, 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 bulunmalıdır.

5- Sürücü ve hizmet personelinin nitelsiz ve yetersiz olması ve kazanın bu yüzden meydana gelmesi

a) Yasa'nın 7'nci ve Yönetmeliğin 34-36 maddelerine (önceki 23/b maddesine) göre, taşımacı, **nitelikli şoför ve hizmetli personeli** sefere göndermek, şoförlerin sürücü belgelerinin bulunup bulunmadığını araştırmak, yol uzaklığını dikkate alarak **yeteri kadar şoför bulundurmamak** zorundadır.

b) Yönetmeliğin 34. maddesine (önceki 58-62 maddelerine) göre, hizmetleri yürütebilecek **yeterli sayı ve nitelikte personel** bulundurulmalı, çalıştırılan kişiler mesleki yeterlik belgesine sahip olmalı, sürücülerin ticari taşıtın niteliğine göre **sürücü belgesine** sahip olmaları, yolcu taşımacılığında en az lise veya dengi okullardan birini bitirmiş bulunmaları, yüksek öğretim kurumlarının sürücü eğitimi veren kurumlarından mezun olanlar dışında, Bakanlıkça belirlenecek kurum ve kuruluşların açacağı eğitimden geçerek sürücü **mesleki yeterlilik belgesi** almaları, sürücülerin sağlık durumlarını, bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir **sağlık raporunu** yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları, yolcu taşımacılığında çalışacak sürücülerin 26 yaşından gün almış ve 63

yaşından gün almamış olmaları gerekmektedir.

Eğer kaza, yukarda sayılan hususların yerine getirilmemiş olmasının bir sonucu ise, sigorta bedelinin ödeyen sigortacı, taşımacıya rücu edebilecektir.

6- Aracın gereken ehliyetnameye sahip olmayan kişilere kullandırılması yüzünden kazanın meydana gelmesi

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.

7- Kazanın, taşıt kullanma sürelerine uyulmamasından kaynaklanması

Yönetmeliğin “sürücülerin çalışma ve dinlenme süreleri” başlıklı 37’nci (önceki 62) maddesine göre, 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. 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.

Kazaların başlıca nedenlerinden biri de sürücülerin yorgun ve uykusuz araç kullanmaları, bu yüzden dikkatlerinin dağılmasıdır. Çoğu 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 k dönme (rücu) davaları açarsa haklı olacaktır.

8- Taşıma hattını izlememe sonucu bir kaza olmuşsa, sigortacının dönme (rücu) hakkı doğabilecektir.

Yönetmeliğin 55.maddesine göre, taşımacılar, belirlenmiş taşıma hattındaki güzergahı takip etmek ve Bakanlığa bildirilmiş olan taşıma hattı ve taşıma güzergahına yasal mücbir sebepler dışında uymak zorundadırlar.

Önceden belirlenmiş,düzgün, tehlikesiz bir yol varken, taşımacının türlü nedenlerle (örneğin, hatırlı bir yolcu köyüne, kasabasına bırakmak için ya da değerli bir koliyi elden sahibine teslim etmek için) ana yoldan ayrılması sonucu, yolun bozuk, zeminin kaygan ya da karlı ve buzlu olması nedeniyle bir kaza olmuşsa, zarar gören yolculara veya haksahiplerine sigorta bedellerini ödeyen sigortacı, taşımacıya rücu edebilecektir. Çünkü, taşımacı ana yoldan ayrılmasaydı bu kaza olmayacaktı.

9- Yolculuk sırasında ikram edilen yiyecek, içecek ve benzeri şeylerden dolayı yolcu bir zarar görmüşse

Yönetmeliğin 42.maddesi 7.bendine (önceki 23.maddesi (g) bendine) göre, taşıma sırasında yolcuya ikram edilen yiyecek, içecek, mendil, kolonya ve benzeri maddelerin Sağlık Bakanlığı tarafından yayımlanan Gıdaların Üretimi Tüketimi ve Denetlenmesine Dair Yönetmeliğe uygun bir şekilde olması zorunludur.

Yolculuk süresince yolcuların yedirilip içirilmeleri iki türlü olmaktadır: Ya araç içinde yolcuya yiyecek içecek sunulmakta, ya da taşıma şirketleri gidilen yolun belli noktalarında dinlenme tesisleri kurmakta, mola ve duraklamalar buralarda yapılmakta ve yemekler burada yenilmektedir. İşte bu yedirilip içirilmeler sırasında yolcu zehirlenirse, ishal olursa ya da başka bir biçimde bedensel zarara uğrarsa bundan taşımacı sorumlu olacak, dolayısıyla Koltuk Sigortasını yapan sigortacı da tazminat ödeme yükümlülüğünü yerine getirmek zorunda kalacaktır. Kuşkusuz, bu gibi bedensel zararlar yolcunun bünyesindeki zayıflıktan ve öteden beri var olan hastalığından kaynaklanmamalıdır. Ayrıca, yeme içmeden yolcunun zarar görmesi ile taşımacının yüksek özen borcu arasında bir nedensellik bağı kurulabilmelidir. Bu bağ kurulamıyorsa, sigortacının rücu hakkı söz konusu olamaz.

10-Tazminatı gerektiren olayın, ilk tıbbi yardım malzeme ve ilaçların taşıtta bulundurulmamasından veya bunlardan derhal yararlanma olanağının sağlanmamış olmasından kaynaklanması

Taşımacı, yolcuların taşıma sırasında çıkabilecek **sağlık sorunlarını** dikkate almak ve özellikle bir kaza sonrası ivedi kullanılması gerekli **ilk yardım gereçlerini ve ilaçlarını** taşıt içinde hazır bulundurmamak zorundadır. Bu konuda, yeni bir düzenleme olmasına karşın, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda ve buna bağlı Yönetmelikte açık hükümler yer almamış; ilk yardımın yaşamsal önemi gözden kaçırılmıştır. Her ne kadar Yönetmeliğin 42.maddesi 6.bendinde (önceki 23.maddesi (h) bendinde) “Yetki belgesi sahipleri (taşımacılar) 1593 Sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanununda ön görülen tedbirler, kaideler ve yasaklamalara uymak zorundadırlar” denilmiş ise de, bu yeterli değildir. Seksen yıl önceye ait açık hükümler içermeyen yasayla yetinilemez. Gerek Karayolu Taşıma Yönetmeliğine ve gerekse Karayolları Trafik Yönetmeliğine “taşıtlarda bulundurulması zorunlu ilk tıbbi yardım gereçleri” hakkında açık hükümler konulmalı ve ceza yaptırımları ağır olmalıdır.

Karayolu Taşıma Kanunu ve buna bağlı Yönetmelikte “ilk tıbbi yardım” hakkında bir hüküm bulunmamasına karşın, Türk Ticaret Kanunu'nun 806.maddesi 3'üncü fıkrasında, taşımacı, taşıtlarda “ilk sıhhi yardım malzeme ve ilaçlarının bulundurulmaması veya bunlardan derhal istifade edilmesi imkânının sağlanmamış olması” durumunda tazminat ödemekle yükümlü tutulmuştur.

11- Kaza, sürücülerin uyuşturucu veya keyif verici maddeler almış olmasından veya alkollü içki almış olarak aracı güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş bulunmalarından meydan gelmişse

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.”

Taşımacılar, 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.⁴⁰ Ara sıra içki

⁴⁰ 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 saldırmaları ve boğazına sarılması sonucu meydana geldiği ileri sürülmüştür.

içmek kusur sayılmaz ise de, yola çıkarken veya mola verilen yerde (güvenli sürme yeteneğini etkilemediği ileri sürülse bile) onca yolcunun can 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.

12- İstiap haddinden fazla yolcu taşınması ve kazaya etkisi

“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)⁴¹

“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) (Kazancı Yazılım)

Yukardaki karar örneklerinde görüldüğü gibi, zarar gören yolculara Koltuk Sigortasından ödeme yapan sigortacının, taşımacıya dönebilmesi (rücu edebilmesi) için, kazanın oluşu ile taşıma haddinden fazla yolcu ve yük taşınması arasında “nedensellik bağı” kurulabilmelidir.

13-Taşımacının ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru sonucu araç gaspedilmiş veya çalınmış olup da, bundan zarar gören yolculara sigorta tazminatı ödenmişse

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 gelindiğinde yolcuları ve görevlileri tehdit ederek paralarını ve değerli eşyalarını alıp kaçırmaktadırlar. Başka bir örnekte, yola barikat kurup otobüsü durdurmakta, gasp ve soygun yapmaktadırlar.⁴²

Gasp ve soygun sırasında soyguncuların şiddet uygulaması sonucu, ölen veya bedensel zarara uğrayan yolculara veya hak sahiplerine sigorta bedeli ödeyen sigortacı, hangi

⁴¹ Manisa Barosu Dergisi. (Ocak/2006, sayı:96, sf.135)

⁴² 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.

nedenlerle taşımacıya rücu edebilecektir? Kuşkusuz, her olayda olduğu gibi, bu tür olaylarda da taşımacıyı sorumlu tutabilmek için “nedensellik bağı” aranacaktır.

Taşımacı, 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 42.maddesi 4. ve 9.bentlerinde (önceki 22/c maddesinde) taşımacının, yolcu ve eşyasını güvenlik içinde taşınmasından sorumlu olduğu açıklanmış; Yönetmeliğin 45.maddesi 5.bendinde (önceki 26.maddesi 3.fıkrasında) 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.⁴³

Sonuç olarak, gasp ve soygun olaylarında, taşımacının ve eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin bağışlanmaz bir ihmali ve kusuru saptanabiliyorsa; ayrıca yolcuların uğradığı zararlar ile taşımacının ve yardımcı kişilerin ihmal ve kusurları arasında bir “nedensellik bağı” kurulabiliyorsa, sigorta bedellerini ödeyen sigortacının açtığı dönme (rücu) davasında, taşımacı, sigortacıya tazminat ödemek durumunda kalacaktır.

XIV-SİGORTACININ ARDILLIĞI

1- Ölüm ve sakatlık bedelleri için ardılık söz konusu değildir.

Koltuk Sigortası bir can sigortası türü olduğundan, ölüm veya yaralanma nedeniyle sigorta bedelini ödeyen sigortacının, **ardılık (halefiyet) yoluyla zarar sorumlularına dönme (rücu) hakkı yoktur.** Bunun bir sonucu olarak, Koltuk Sigortasından yapılan ödemeler tazminattan indirilmez. Zarar gören veya ölmüşse haksahipleri, Koltuk Sigortasından aldıkları tazminattan ayrı olarak, üçüncü kişilerden veya onların sorumluluk sigortalarından ayrıca tazminat alabilirler.

Koltuk Sigortası bir kaza sigortası olduğundan, ölümlerde mirasçı olarak ölüm tazminatı alan kişilerin, ayrıca destekten yoksunluk nedeniyle taşımacıdan veya sorumluluk sigortalarından tazminat almaları “iki kez yararlanma” sayılmaz. Bunun gibi, bedensel zarara uğrama sonucu Koltuk Sigortasından “sakatlık bedeli” alan yolcu veya taşıma görevlisi, ayrıca kazanç veya güç (efor) kaybı nedeniyle taşımacıdan ve sorumluluk sigortalarından tazminat alabilirler. Bu da “iki kez yararlanma” sayılmaz.

2- Sigortacının ardılığı yalnızca tedavi giderlerinde söz konusudur.

Koltuk Sigortası, ölüm ve yaralanmalarda bir “can sigortası” olmasına karşılık, tedavi giderleri yönünden “mal sigortası” niteliği taşımaktadır. Bu nedenle, tedavi giderlerini

⁴³ (YKD.2003/5-696)

ödeyen sigortacının, sigortalının ardılı olarak zarar sorumlularına dönme (rücu) hakkı vardır.

Kaza sonucu yaralanmaları nedeniyle tedavi edilen veya edilecek olan yolcu ve görevliler, ancak harcadıkları veya harcamak zorunda kalacakları tedavi giderlerini (poliçe limitine kadar) isteyebileceklerinden, sigortadan alacakları para, onların malvarlıklarındaki eksilmeyi gidermiş olacaktır. İşte bu nedenle tedavi giderlerine “mal” sigortalarına ilişkin TTK 1301.maddesi hükmü uygulanacaktır.Buna göre, “Sigorta bedelini (tedavi giderlerini) ödeyen sigortacı, hukuken sigorta ettiren yerine geçer. Sigorta ettiren kimsenin, uğranılan zarardan dolayı üçüncü kişilere karşı dava hakkı varsa bu hak, ödediği bedel oranında sigortacıya geçer.”

Sigortacının ardılığı konusunda Koltuk Sigortası Genel Şartları B.6 maddesinde “Sigortacı, ödediği tedavi giderleri tazminatı tutarınca, hukuken sigortalının yerine geçer” denilmiştir.

Tedavi giderlerine mal sigortası hükümlerinin uygulanması ve sigortacının ardılığı nedeniyle, tedavi giderlerini Koltuk Sigortasından alan kişiler, ayrıca aynı zarar için taşımacıdan veya sorumluluk sigortalarından ikinci kez tedavi gideri alamazlar; alırlarsa bu “iki kez ödeme” olur ve geri vermeleri gerekir.

XV-KOLTUK SİGORTASINDA KUSURUN TAZMİNATA ETKİSİ

1- Taşımacı ile sürücü ve yardımcıları kusursuz olsalar bile Koltuk Sigortasından ödeme yapılır.

Zorunlu Koltuk Sigortası, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına oluşturulan bir “**kişisel kaza sigortası**” olduğundan, taşımacı ile sürücü ve yardımcıları **kusursuz olsalar bile**, sigortacı ödeme yapmak zorundadır.Çünkü bu sigorta türünde, zarar sigortalarında olduğu gibi, taşımacının sorumluluğu üstlenilmemekte, doğrudan yolcular için kazaya karşı bir güvence (teminat) sağlanmış bulunmaktadır.

2- Sürücü ve yardımcılarının, “kasti ve kasıt derecesinde ağır kusuru” yoksa, Koltuk Sigortasından yararlanabilirler.

Her ne kadar, “hiç kimse kendi kusurundan yararlanamaz” ise de, daha önce de belirttiğimiz gibi, Koltuk Sigortası, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve yardımcıları) yararına oluşturulan bir “**kişisel kaza sigortası**”dır. Bu nedenle, sürücü veya yardımcıları “**tam kusurlu**” olsalar bile, bedensel zarara uğramışlarsa kendilerine ve ölmüşlerse mirasçılarına **Koltuk Sigortasından ödeme yapılacaktır**. Çünkü:

Koltuk Sigortası Genel Şartları A.7 maddesi (a) bendine göre: “Tazminatı gerektiren olay, sigorta ettirenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasti bir hareketi veya ağır kusuru sonucunda meydana gelmişse” sigortacı, taşımacıya rücu edebilir. Bunun anlamı, sürücünün veya yardımcı kişilerin “kasti bir hareketi veya ağır kusuru söz konusu olmadıkça” **yüzde yüz kusurlu olsalar bile**, Koltuk Sigortası’ndan yararlanabilecek olmalarıdır.

Önceki bölümlerde belirttiğimiz gibi, “kasti hareket” saptanması kolay bir davranış olup, “ağır kusur” Yargıtay kararlarındaki tanımlamalara göre “kasıt olmamakla birlikte, kasta yakın bir kusurdur.”⁴⁴ Gene Yargıtay kararlarına göre: “Sürücü veya yardımcı kişiler yüzde yüz kusurlu olmakla birlikte, “kasıtlı veya kasta yakın bir kusurları söz konusu değilse”

⁴⁴ 11.HD.16.01.2006, E.2005/184 – K.2006/121 (Kazancı Yazılım) – 11.HD.30.10.2001, 5330-8413 (YKD.2002/2-234) – 11.HD.11.05.2000, 2961-4140 (Yasa H.D.2002/1-92, no:35)

Koltuk Sigortasından yararlandırılmaları gerekir. Bu konuda Yargıtay kararlarından örnekleri bir kez daha özetliyoruz:

Ağır kusur, 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. Sürücünün 2918 sayılı KTK’nun 57.maddesi hükmüne aykırı şekilde kavşaklarda geçiş önceliğine uymaksızın tedbirsiz ve dikkatsiz araç kullanması kusur oluştursa bile, “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) (Kazancı Yazılım)

Sigorta Genel Şartlarında “tam kusur”dan değil, “kasıt ve ağır kusur”dan söz edilmektedir. Ağır kusur kavramı, kasıt olmamakla birlikte kasta yakın bir kusurun varlığını ifade eder. Bu nedenle sürücünün kasta dayanmayan tam kusuruyla verdiği zarardan dolayı, sigortacının, ödediği tazminat nedeniyle rücu hakkı yoktur.

(11.HD. 30.10.2001, 5330-8413) (YKD.2002/2-234)

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) (Yasa H.D.2002/1-92, no:35)

Açıklanan bu nedenlerle, sürücünün veya yardımcı kişilerin, kasıt veya kasıt olarak nitelenebilecek ağır bir kusurları kanıtlanamıyorsa, kazanın oluşunda “yüzde yüz kusurlu bulunsalar bile “ Koltuk Sigortasından yararlanabileceklerdir.

3- Yolcuların kasıtlı veya kasta yakın bir davranışı söz konusu olmadıkça, Koltuk Sigortasından yararlandırılmaları gerekir.

Her ne kadar, Sigorta Genel Şartları B.3 maddesi son paragrafında “Kazanın oluşumunda zarara uğrayan yolcunun kusuru var ise, bu kusur oranında ödenecek tazminattan indirim yapılabilir” biçiminde bir açıklama yer almış ise de, bu açıklama, Genel Şartların A.7 maddesi (a) bendi ile çelişmekte ve sigortalılar arasında ayırım yaratmaktadır. Söz konusu maddeye göre, sürücü ve yardımcıları, “kasıtlı bir davranışları veya ağır kusurları söz konusu olmadıkça” Koltuk Sigortasından yararlanabildiklerine göre, yolcuların da “kasıtlı veya kasta yakın kusurları” söz konusu olmadıkça, kusura katılımları ne olursa olsun, sigorta bedelinin tam ödenmesi ve kusur nedeniyle indirim yapılmaması gerekir.

XVI-ZAMANAŞIMI

1- Zamanaşımı süreleri

Koltuk Sigortası Genel Şartları’nın “zamanaşımı” ile ilgili C-7 maddesi, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun 24.maddesindeki gibidir. Buna göre:

“Sigorta sözleşmesinden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlülerini öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve herhalde zarara neden olay tarihinden itibaren on yıl sonra zaman aşımına girer.

Dava, cezayı gerektiren bir fiilden oluşmuşsa ve Türk Ceza Kanununda bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı süresi öngörülmekte ise tazminat davasında bu zaman aşımı dikkate alınır.”

Yasadaki ve Genel Şartlardaki bu açıklamalara göre, zamanaşımı süreleri, yalnız maddi zarar ve tedavi giderleri yönünden, öğrenme gününden başlayarak (2) yıl ve her halde (10) yıl; ölüm ve bedensel zararlarda 5237 sayılı Türk Ceza Yasası’nın 66’ncı maddesindeki

sürelere göre, bir veya birden fazla ölü varsa (15) yıl, bir veya birden fazla yaralı varsa (8) yıl, ölümlerin yanı sıra aynı olayda yaralılar da varsa, cezanın teklifi nedeniyle, hem ölümler ve hem de yaralanmalar için (15) yıldır.

2- Zamanaşımını kesen nedenler

4925 sayılı Yasa'nın 24. maddesi 3. fıkrasında ve Genel Şartlar C-7 maddesi 3. fıkrasında, zamanaşımının uygulanması yönünden dayanışmalı sorumlular arasında ayırım yapılmamış;

“Sorumlu kişi hakkındaki zamanaşımını kesen sebepler, sigorta şirketi hakkında da uygulanır. Sigorta şirketi hakkında zamanaşımını kesen sebepler sorumlu kişi hakkında da uygulanır” denilmiştir.

3- Dönme (rücu) davalarında süre

4925 sayılı Yasa'nın 24. maddesi 4. fıkrasında ve Genel Şartlar C-7 maddesi 4. fıkrasında :

“Bu sigortada, tazminat yükümlülerinin birbirlerine karşı rücu hakları kendi yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdikleri ve rücu edilecek kimseyi öğrendikleri günden başlayarak iki yılda zaman aşımına uğrar” denilmiştir.

XVII-FAİZ

Genel Şartlar B.5 maddesinde “yasal temerrüt faizi” denilmiş ise de, bundan anlaşılması gereken “ticari” temerrüt faizi (**avans faizi**) olmalıdır. Çünkü, yolcu taşıma ve sigortalama ticari bir iştir.

Ticari temerrüt faizi konusunda kavram kargaşasına açıklık getirmek amacıyla belirtelim ki, 3095 sayılı Yasa'nın 4489 sayılı Yasa ile değiştirildiği 01.01.2000 tarihine kadar 3095 sayılı Yasa'nın 2/3 maddesi hükmü gereğince “reeskont faizi” adıyla istemde bulunulmakta iken, 4489 sayılı Yasa'nın yürürlüğe girmesinden sonra “avans faizi” denilmeye başlanmıştır. Doğru tanım T.C. Merkez Bankası kısa vadeli avanslar için uygulanan faiz oranı veya kısaca “**avans faizi**”dir.

Sigorta sözleşmesine dayalı sigorta bedelinin ödenmesi davaları, ticari davalardan olduğundan, ticari temerrüt faizi, eski adıyla “reeskont faizi” ve şimdiki adıyla “avans faizi” isteneceğine ilişkin Yargıtay kararlarından örnekler:

Dava, sigorta sözleşmesine dayalı ticari nitelikli bir dava olmasına göre, davacının istemi de dikkate alınarak, TTK'nun 3'üncü ve 3095 sayılı Yasa'nın 2/3'üncü maddeleri gereğince davacı yararına reeskont oranında ticari temerrüt faizine (yeni düzenlemede 3095 sayılı Yasa'nın 4489 sayılı Yasa ile değişik 2/2 maddesi uyarınca avans faizine) hükmedilmesi gerekirken, bu husus dikkate alınmadan yasal faize hükmedilmesi nedeniyle davacı yararına kararın bozulması gerekmiştir.

(11.HD. 28.03.1997, 1145-2189)⁴⁵

Taşıma işleri TTK'da düzenlenmiş olup m.3 uyarınca bu kanunda düzenlenen hususların ticari iş sayılmasına ve ayrıca 3093 sayılı Yasa'nın 2.maddesinde, “ticari işlerde temerrüt faizi, T.C. Merkez Bankası'nın kısa vadeli krediler için öngördüğü reeskont faiz oranına göre istenebileceği” belirtilmiş olmasına göre , olayda istem gibi reeskont faizine (01.01.2000 tarihinden itibaren **4489 sayılı Yasa ile değişik 3095 sayılı Kanun'un 2/2.maddesi uyarınca avans oranında faize**) hükmetmek gerekirken, yasal faize hükmedilmesi doğru olmamış, bu nedenle hükmün davacı yararına bozulması gerekmiştir.

(11.HD.22.02.2005, E.2004/14523 K.2005/1571) (Kazancı Yazılım)

⁴⁵ I.Ulaş, age.,sf.260

Ticari işlerde,3095 sayılı Yasanın 4489 sayılı Yasa ile değiştirildiği 01.01.2000 tarihine kadar 3095 sayılı Yasanın 2/3 maddesi hükmü gereğince reeskont faizi, 01.01.2000 tarihinden sonraki dönemde ise 3095 sayılı Yasanın 4489 sayılı Yasa ile değişik 2/2 maddesi hükmü gözetilmek ve infaz aşamasında dikkate alınmak üzere reeskont faiz oranının üstünde olduğu takdirde **avans faiz** oranının uygulanması gerekmektedir.

(11.HD.05.07.2004, 2003/13499-2004/7456) (Network Yazılım)

TTK'nun 3. maddesinde bu kanunda düzenlenen işler ticari iş olarak nitelendirildiğinden, 3095 sayılı Yasanın 2/3 maddesi uyarınca ticari işlerde reeskont oranında (01.01.2000'den sonra avans faizi oranında) gecikme faizi istenebilecektir.

(11.HD.22.05.2001, 2977-4588) (İBD.2001, sf.1195)

Tazminat istemi, TTK'nda düzenlenen ve mutlak ticari işlerden sayılan taşıma sözleşmesine dayandığından, TTK'nun 21/2 ve 3095 sayılı Yasanın 2/3 maddeleri uyarınca olay tarihinden itibaren reeskont oranlarında temerrüt faizine hükmedilmek gerekir.

(11.HD.04.03.1997, 1996/8567-1997/1337) (Yasa HD. 1999/1-94,no: 042)

XVIII-YETKİLİ MAHKEME

Koltuk Sigortası Genel Şartları C.8 maddesine göre, sigorta sözleşmesinden doğan anlaşmazlıklar nedeniyle sigortacı aleyhine açılacak davalarda yetkili mahkeme, sigorta şirketinin merkezinin veya sigorta sözleşmesine aracılık yapan acentenin ikametgahının bulunduğu yerdeki, sigortalı aleyhine açılacak davalarda ise davalının ikametgahının bulunduğu yerdeki ticaret davalarına bakmakla görevli mahkemedir.

www.TazminatHukuku.com

www.TazminatHukuku.com