

KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK (TRAFİK) SİGORTASI KAPSAMINDA OLUŞAN MADDİ ZARARLARIN TEMİNAT KAPSAMI, TEMİNAT DIŞI HALLER İLE RÜCU HALİ YÖNÜNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

Yazar: Ulaş Erdoğan, Sigorta Ekşperi,

İletişim: 0 507 557 73 83 - erdoganulas@hotmail.com



Özet

Bu makalede, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca işletenlerce yaptırılması zorunlu olan, anılan kanun ve Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Sigortası Genel Şartlarda düzenlenen trafik sigortalarında teminat kapsamı, teminat dışı ve rücu hallerinin maddi zarar (*hasar + değer kaybı*) yönünden açıklanması, mevzuat hükümleri doğrultusunda hasar dosyasına atanan sigorta ekşperince yapılacak tespit ve analizlerin tüm tarafların hak ve menfaatleri açısından ne kadar önemli olduğunu vurgulamak, düzenleyici ve denetleyici kurumlara bir fikir sunmak, yürürlüğe girmesi beklenen sıra usulü atama sistemi kapsamında meslektaşlarımız arasında ortak görüş ve uygulama birliği oluşturmaya katkı sağlamak amaçlanmış, mevzuat hükümleri ile Yargıtay kararları çerçevesinde teminat kapsamı, teminat dışı haller ile rücu halleri ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler

Trafik sigortası, sigortacılık, sigorta ekşperi, teminat, teminat dışı haller, rücu halleri, işleten sorumluluğu, hukuki sorumluluk, işletilme hali, ana sebep, kök sebep analizi, illiyet bağı, ispat yükü,

Giriş

Karayolları zorunlu mali sorumluluk (trafik) sigortasının temeli 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamında motorlu bir kara taşıtının Türkiye sınırları içerisinde işletilmesi ve bu işletilme halinden doğan sorumluluklardır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun “**İşleten ve araç işleticisinin bağı olduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu**” başlıklı 85’inci maddesine göre bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olduğunu düzenlemektedir.

Bu noktada “**motorlu aracın işletilmesi**” ve “**işleten**” tanımları ile neyin ifade edilmek istendiği, bu tanımların ne olduğunun açıklanması gerekmektedir.

Anılan kanun hükümlerine göre işleten;

- Araç sahibi olan kişi (ruhsat sahibi)
- Mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen kişi
- Aracın uzun süreli kiralama ile elinde bulunduran kiracı kişi (gerçek veya tüzel),
- Ariyet (ödünç alma), ariyet rehini (ödünç rehini) gibi hallerde ariyet veya rehin alan kişiler
- Yukarıda sayılan işleten başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse bu kişi/kişiler işleten sayılmaktadır.

Motorlu aracın işletilmesi tanımı ise; motorlu kara taşıtının işleteni ile hukuki bağı kopmamış, araç teknik manada trafikle bağı koparmamış ve pasif bir eşya haline gelmemiş halini yanı amacına uygun şekilde işleten uhdesinde bulunmasını tanımlamaktadır.

Trafik Sigortası; işletilme halinde olan motorlu kara taşıtının bir kimsenin ölümüne, yaralanmasına veya herhangi bir şeyin zarara uğramasına sebep verilmesi halinde, Karayolları Trafik Kanunu'na göre araç sahibinin hukuki sorumluluğunu, azami sigorta limitlerine kadar karşılayan, zorunlu bir sigorta çeşididir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun “**Mali sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu**” başlıklı 91. maddesine göre motorlu taşıt işletenleri kanunun 85’inci maddesinin birinci fıkrasına göre araç işletiminden doğan sorumluluklarını karşılanmasını sağlamak üzere ülkemiz sınırlarında geçerli sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.

Sigortacı, poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, üçüncü şahısların ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet verilmiş olunmasından dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre sigortalıya (işleten) düşen hukuki sorumluluk çerçevesinde Genel Şartlarda içeriği belirlenmiş tazminatlara ilişkin talepleri, kaza tarihi itibarıyla geçerli zorunlu sigorta teminat limitleri dahilinde karşılamakla yükümlüdür.

1- Trafik Sigortası Teminat Kapsamı

Sigortanın kapsamı üçüncü şahısların, sigortalının Karayolları Trafik Kanunu çerçevesindeki sorumluluk riski kapsamında, sigortalıdan talep edebilecekleri tazminat talepleri ile sınırlıdır. Araca bağlı olarak çekilmekte olan römork veya yarı römorkların (*hafif römorklar dahil*) veya çekilen bir aracın sebebiyet vereceği zararlar çekicinin sigortası kapsamındadır. Ancak, insan taşımada kullanılan römorklar bunlar için poliçede özel şartları belirtilecek ek bir sorumluluk sigortası sağlanmış olması kaydıyla teminata dahil olur.

Meydana gelen bir kazada zararın önlenmesi veya azaltılması amacıyla, sigorta

ettirenin yapacağı makul ve zorunlu masraflar sigortacı tarafından karşılanır. Bu sigorta işletenin (sigorta ettirenin) haksız taleplere karşı savunmasını da temin eder.

Trafik sigortası, “sorumluluk riski” ve bu risk sonrası ortaya çıkan “zarar”ın giderilmesi amacıyla düzenlenen üçüncü kişilerin zararını karşılayan sorumluluk sigortası türüdür.

Sorumluluk riski, sigortalının motorlu araç işletilmesinden doğan; kazaya sebep olan mücbir sebepler dâhil olaylar ile kazazede, hak sahibi ve diğer ilgili üçüncü kişilerin kusurları çerçevesinde belirlenen tazminat yükümlülüğünü ifade eder.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 85’inci maddesi tehlike ve zarar sorumluluğu esasına dayansa da işletenin hukuki sorumluluğunun bulunması, dolayısıyla sigortacının sorumluluğu için işletene atfedilen bir sorumluluk alanı bulunmalıdır. Trafik sigorta poliçesinde sigortacının tazminat yükümlülüğünün doğması için araç işleteni veya işleten adına hareket eden kişilerin (sürücü vs) oluşan zarardan tamamen veya kısmen sorumlu olmaları gerekir.

Ortaya çıkan zararda araç işleteni, araç iletene adına hareket eden kişi veya araç sürücüsünün hukuki sorumluluğu yoksa sigortacının tazminat yükümlülüğü de söz konusu olmayacaktır.

Zarar ise, motorlu bir aracın işletilmesi ile oluşan bir trafik kazası sonucunda üçüncü şahısların ekonomik değeri olan mal varlığında doğrudan azalma olmasına veya vücut bütünlüğünde eksilmeye, sürekli sakatlığa veya ölümüne sebebiyet verilmesi nedeniyle ilgililerin uğradıkları Genel Şartlar ile içeriği belirlenen maddi kayıpları ifade etmektedir.

Trafik Sigortası ile kaza anında üçüncü şahısların uğrayacağı **maddi ve bedeni** zararlar poliçede belirtilen limitler ve sigortalının kusuru oranının da teminat altına alınmıştır. Trafik sigortası poliçesi kapsamında yer alan Maddi Zararlar Teminatı: Hak sahibinin Trafik Sigortası Genel Şartlarında tanımlanan ve zarar gören araçta meydana gelen **değer kaybı dahil doğrudan malları üzerindeki azalmadır.** Maddi zararlar teminatı dışındaki bedeni teminatlar ise “**Tedavi Masrafları, Sakatlanma, Destekten Yoksun Kalma (Ölüm) Teminatlarıdır**

2- Teminat Dışında Kalan Haller

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun “**ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI DIŞINDA KALAN HUSUSLAR**” başlıklı 92’nci maddesinde ve Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Sigortası Genel Şartlarının “**TEMİNAT DIŞINDA KALAN HALLER**” başlıklı A.6. maddesinde teminat dışı maddeler halinde sayılmıştır. Kanunda ve Genel Şartlarda teminat dışı haller tek tek açıklanmıştır. Söz konusu kanun maddesinde ve genel şartlarda yer alamayan bir durumun teminat dışı değerlendirilmesi ise mümkün değildir.

Bu makalenin konusu sadece maddi zarara (hasar +değer kaybı) neden olan somut olayların incelenmesi olduğu için diğer teminatlara ilişkin olan ve genel şartlarda teminat dışı kabul edilen destekten yoksun kalan hak sahibinin, destek şahsının kusuruna denk gelen tazminat talepleri, manevi tazminat talepleri ve cezai kovuşturmadan doğan tüm giderler ile idari ve adli para cezaları bu makalede değerlendirme dışı tutulmuştur.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Genel Şartlarında maddi zarar yönünden teminatı dışı kabul edilen haller aşağıda tek tek açıklanacaktır.

2.1- İşletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar,

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda ve Yönetmeliğinde “işleten” tanımlanmış ancak anılan mevzuatta ve Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Sigortası Genel Şartlarında “işletilme hali” veya “işletilme halinde olmamak” tanımına yer verilmemiştir.

Kanunda; işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin hukuki sorumluluğuna ilişkin hususlar düzenleme altına almıştır.

Düzenlemelerde yer alan “işleten” tanımı şu şekildedir.

İşleten: Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun “İşleten ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu” başlıklı 85’inci maddesi şu şekildedir.

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

İşletilme halinde olmayan bir motorlu aracın sebep olduğu trafik kazasından dolayı işletenin sorumlu tutulabilmesi için, zarar görenin, kazanın oluşumunda işleten veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere ilişkin bir kusurun varlığını veya araçtaki bozukluğun kazaya sebep olduğunu ispat etmesi gerekir. İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun “İşletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğun azaltılması” başlıklı maddesi şu şekildedir.

“İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kazanın oluşunda

zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hakim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.”

Bu çerçevede **“işletilme halinde olmak”** tanımı kara taşıtının 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği hükümlerine uygun **“işleten”** sorumluluğunda karayolunda kullanılması, sevk ve idare edilebilir durumda olması, sorumluluk hükümlerinin işleten nezdinde devam etmesi halini kapsamaktadır.

“İşletilme halinde olmamak” terimi, bir aracın trafiğe çıkmadığı, aktif olarak kullanılmadığı veya hareketsiz, park halinde olduğu veya trafikten çekilmiş olduğunu ifade etmemektedir. Bu durumda dahi işletenin sorumluluğu söz konusudur.

Sigorta güvencesi altındaki aracın **işleteni ile hukuki bağı kopmuş, araç teknik manada trafikle bağını koparmış ve pasif bir eşya haline gelmiş olması halinde** işletilme halinde sayılmaz ve trafik sigortacısının sorumluluğu doğmaz.

Bu hususta Yargıtay’ın kullandığı ana ölçüt zarar, aracın trafik fonksiyonuyla bağlantılı olup olmadığının irdelenmesi yönündedir. Aracın trafik fonksiyonundan kopmuşsa, pasif bir eşya haline gelmişse, kazaya sebep olması araç olmasından değil atıl veya uzun süre depolanan eşya olmasından kaynaklanıyorsa işletilme hali olduğu kabul edilmektedir. Hurda belgeli aracın depolandığı alanda kendi kendine harekete geçmesi veya yanması sonrası oluşan zararlarda araç işletilme hali dışında kabul edilecektir. İşletilme halinde olmayan araçların sebep olduğu zararlar, trafik riski sayılmadığından zorunlu trafik sigortası teminatı dışındadır.

Teknik nedenlerle (arıza-hasar vs) veya işletenin iradesine bağlı tasarruflar ile (aracın karayolunda geçici veya sürekli kullanılmaması vs) aracın trafikten çekilmesi ve trafik sigortası yürürlükte iken aracın trafikte kullanımı esnasında hasara sebep vermesi halinde trafik sigortalı aracın **“işletilme halinde olmadığı”** yorumunu yapamayız. Çünkü; trafikten çekilen araçların karayolunda kullanılmayacağına dair bir düzenleme olmadığı gibi trafikten çekilen aracın kullanımın trafik kolluğunca tespiti halinde trafikten çekme işlemi ile aracın plakası ve ruhsatı boşa alındığı için 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 21/1 maddesine göre işletene eksik evrak ve belgeden ceza uygulanmaktadır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu **“hurda belgeli”** araçların trafikte kullanımını yasaklamış olup bu araçların tescil kaydından düşülmesine rağmen trafik sigorta poliçesi iptal edilmemiş olsa da aracın kullanımından veya muhafazasından ileri gelen hasarlarda teminatın doğduğu anlamını çıkaramayız. Zira burada araç motorlu kara taşıtı vasfını yitirmiş olup trafik riski hukuken yoktur. Bu noktada **“hurda belgeli aracın”** yasalara aykırı şekilde trafik kullanılması **“işletilme hali”** olarak değerlendirilemeyecektir. Genel hükümlere göre araç sahibi veya sürücünün oluşan maddi zararda ağır kusurlu olduğunun kabulü gerekecektir.

2.2- Hak sahibinin kendi kusuruna denk gelen tazminat talepleri

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun "İşletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğun azaltılması" başlıklı maddesi şu şekildedir.

"İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, **kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hâkim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.**"

Kusursuz sorumluluk olmaz ilkesi gereği hak sahibinin (tazminat talep eden) kendi kusuruna denk gelen oran nispetinde belirlenecek maddi zarardan kusur tenzili yapılacak; bu orana isabet eden tutarda teminat dışı kabul edilecektir.

Burada kazanın oluşumunda zarar görenin kusurunun bulunduğu, bu kusurun ne oranda olduğu ise adli olaylar bakımından Ceza Muhakemesi Kanunu kapsamında bilirkişi/bilirkişi heyetince tespit edilip görevli mahkemece karara bağlanmamış ise 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 2/n maddesi kapsamında sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetimi gibi işleri mutad meslek olarak yapan tarafsız ve bağımsız kişi olan sigorta eksperinin bu tip zararlarda kök (ana) sebep analizi, kusur değerlendirmesi yapması tespitleri çerçevesinde ekspertiz raporuna teminat, kusur, rücu değerlendirmelerini derç etmesi yerinde olacaktır.

2.3- İlgililerin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan tazminat talepleri

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun "İşletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğun azaltılması" başlıklı maddesi şu şekildedir.

"İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.

Kusursuz sorumluluk olmaz ilkesi gereği işleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kazanın oluşumunda bir sorumluluklarının olmadığını, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya üçüncü bir şahsın ağır

kusurundan ileri geldiğini ispat eder ise sorumluktan kurtulur ve bu hallerde meydana gelen zararlar teminat dışı kabul edilecektir.

İşleten, kusursuzluğunu ve kazanın tamamen mücbir sebep, zarar görenin veya üçüncü bir şahsın ağır kusurundan ileri geldiğini ispat eder ise hem kendisi hem trafik sigortacısı sorumluluktan kurtulur.

2.4- Sigortalının; eşinin, sigortalının usul ve fûrunun, sigortalıya evlat edinme ilişkisiyle bağlı olanların, sigortalının birlikte yaşadığı kardeşlerinin, mallarına gelen zararlar sebebiyle ileri sürebilecekleri talepler.

Sigortalının trafik sigortası genel şartlarına göre 3. Şahıs kapsamında olmayan yakınlarının mallarına sigortalı aracın işletilmesi halinde meydana gelecek zararlar teminat kapsamı dışında kabul edilmiştir.

Bu kişiler madde metninde tek tek sayılmış olup bunun dışında yer alan yakınları için teminat dışı değerlendirmesi söz konusu değildir. Bu kapsamda sigortalının birlikte yaşamadığı kardeşinin mallarında sigorta konusu bir olaydan sebep oluşacak zararın teminat kapsamında olacaktır.

Usul, bir kişinin üst soyu, yani kendisinin atalarıdır. Bunlar kişinin kendisinden önce gelen aile bireyleridir. Usule giren kişiler anne, baba, büyükanne, büyükbaba, onların anne ve babalarıdır. Bu soy bağı yukarı doğru devam eder. Usul, kişinin **“ben kimden geldim?”** kısmı ile ilgilidir.

Füru, bir kişinin çocukları, torunları, torunlarının çocukları olarak aşağı doğru devam eden soy bağı ifade eder. Füru, kişinin **“benden kimler geliyor?”** kısmı ile ilgilidir.

Bu çerçevede; trafik sigortası genel şartları kapsamında zarar gören hak sahibi ile zarara sebebiyet veren sigortalı araç işleteni arasındaki soy bağı derecesinin ispatının ancak resmi kayıtlar ile ortaya konulması gerekmektedir.

2.5- Zarar görenlerin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında sigortalı araçta veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorkta/yarı römorkta taşınan eşyanın uğrayacağı zararlardan dolayı sigortalıya karşı ileri sürülecek talepler

Sigortalı araç içerisinde seyahat eden zarar görenlerin taşınabilir kişisel eşyası (bagaj, çanta, telefon, gözlük, bavulu, günlük kullanım eşyaları) dışında zarara uğrayan eşyalar teminat dışında bırakılmıştır. Çünkü taşınan yük ticari, yüksek değerli, taşıma sözleşmesine dayanabilir. Zorunlu trafik sigortası yük sigortası, taşıyıcı sorumluluk sigortası değildir. Bu riskler için ayrı sigortalar vardır. Emtia (yük) sigortası, taşıyıcı sorumluluk sigortası (CMR vb.) gibi. Bunun dışında yer alan eşyalar nakliye sigortalarının konusu oluşturmaktadır.

2.6-Sigortalının, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler

Kanunda; işletenin eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişiler olarak aracın sürücüsü veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişiler tanımlanmış ve bunlarında hukuki sorumluluğuna ilişkin hususlar düzenleme altına almıştır. Sigortalının eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru sebebiyle trafik sigorta poliçesinden yapacağı tazminat talepleri teminat dışı kabul edilmektedir.

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

Trafik sigortası “işletenin sorumluluk esasında” çalışan bir sigorta türü olması, “mal” sigortası olmaması, çekilen araçların çeken aracın trafik sigortası kapsamında yer alması sebebiyle ÇEKİLEN ARAÇLARIN uğrayacağı zararlar teminat dışı bırakılmıştır.

Konu örnekleri şu şekildedir;

- 1- Kişilerin kendi imkanları ile hususi araçlarını çekmeleri esnasında çekilen aracın maddi zarara uğramasından dolayı maddi zarar talebi yapılması,
- 2- Çekilen aracın çeken araca çarpması sonrası oluşan maddi zarardan dolayı tazminat talebi yapılması,
- 3- Çekicinin römork bağlı iken karıştığı maddi zararda çekilen römork üzerindeki zarardan dolayı sigortadan maddi zarar talebi yapılması teminat dışı hal olarak değerlendirilir.

2.8- Çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve Karayolları Trafik Kanununa göre sigortalının sorumlu olmadığı zararlar, aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülecek talepler ile çalan ve gasp eden kişilerin talepleri,

Trafik sigortası ile teminat altında olan aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülecek talepler ile çalan ve gasp eden kişilerin talepleri, çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve Karayolları Trafik Kanununa göre sigortalının aracın çalınmasında, gasp edilmesinde sorumlu (kusurlu) olduğu zararlar genel şartlarda “RÜCU SEBEBİ” olarak kabul edilmekte iken **işletenin, işleten adına hareket eden kişi veya araç sürücüsünün hukuki sorumluluğu bulunmadığı yani** herhangi bir kusuru olmadan sigortalı aracın çalınması veya gasp edilmesi sonrasında kullanımından ileri gelen zararlar teminat dışı bırakılmıştır.

Ayrıca düzenlemede “**bilerek binme**” tanımı getirilerek çalınan veya gasp edilen araca bilerek binen kişilerin zararı ile çalan veya gasp eden kişilerin (*kast altında hareket eden*) maddi ve bedeni zararları teminat dışı bırakılmıştır.

Trafik sigortası ile teminat altında olan bir aracın sigortalının sorumlu olmadığı haller altında çalınması veya gasp edilmesi sonucu oluşan zararlarda çalınma olayının kök sebep analizi yapılmalı, sigortalının “sorumlu olmadığı” kısmın dosya içeriğinde yer alan evrak, belge ve tutanaklar ile somut olarak ortada olmalıdır.

İşleten veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler tarafından trafik sigortalı bir aracın güvenli bir şekilde aracın kendi kilit sistemi ile kapatılarak park halinde bırakıldığı makul, güvenli bir noktadan teknik bilgi ve beceri kullanılarak aracın park halinde çalınması sonucu oluşan zararlar **teminat kapsamı dışında**; aracın kontak anahtarını aracın üzerinde veya içerisinde bırakılması gibi hallerde ise sigortalı, sigortalı adına hareket eden kişi ve sürücü ağır kusurlu olacağı için çalınmaya bağlı olarak üçüncü şahıs veya malları üzerinde oluşan zararlar “Zarar Görenlerin Haklarının Saklı Tutulması ve Sigortacının Sigortalıya Rücu Hakkı” kapsamında **sigortalıya rücu olarak** değerlendirilecektir.

2.9- Motorlu bisikletlerin kullanılmasından ileri gelen zararlar

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun “**Motorsuz taşıtlar ve motorlu bisiklet**” başlıklı 103’ncü “*Motorsuz taşıtlar ile motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümlere tabidir.*” denilerek motorsuz araçlar (at arabası, römorklar vs) ile motorlu bisikletler zorunlu trafik sigorta kapsamı dışında bırakılmıştır.

Mevzuat hükümlerine göre ülkemizde 50 cc ve altı motorlu araçlar (bisiklet, moped, motosiklet vs) ve 0,25 kW (250 Watt) elektrikli bisiklet, scooter ve araçlar zorunlu trafik sigortası kapsamı dışındadır; ancak muafiyet kapsamında yer alan bu tarz araçlara da zorunlu trafik sigortası yaptırılması yönünde mevzuat düzenlemesi yapılmakta olduğu bilinmektedir.

2.10- 12/4/1991 tarihli ve 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu kapsamındaki terör eylemlerinde ve bu eylemlerden doğan sabotajda kullanılan araçların neden olduğu ve 2918 sayılı Kanuna göre sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan tazminat talepleri ile aracın terör eylemlerinde kullanıldığını veya kullanılacağını bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürecekleri talepler, terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde yer alan kişilerin uğradıkları zararlara ilişkin talepleri

Sigortalı aracın terör eylemlerinde ve bu eylemlerden doğan sabotajda kullanılması halinde neden olan ve sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan tazminat talepleri kusursuz sorumluluk olmaz ilkesi gereği meydana gelen zararlar teminat dışı bırakılmıştır.

Ayrıca düzenlemede “bilerek binme” tanımı getirilerek aracın terör eylemlerinde kullanıldığını veya kullanılacağını bilerek binen kişilerin zararı ile terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde yer alan kişilerin (kast altında hareket eden) maddi ve bedeni zararları teminat dışı bırakılmıştır.

2.11- Motorlu araç kazalarından dolayı toprak, yeraltı suları, iç sular, deniz ve havanın kirlenmesi ya da kirlenme tehlikesi nedeniyle temizleme, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı masrafları ile biyolojik çeşitlilik, canlı kaynaklar ve doğal yaşama verilen zararlar nedeniyle bozulan çevrenin yeniden oluşturulması ile ilgili çevresel zararlardan ileri gelen talepler,

Motorlu araç kazalarından doğan çevre kirliliği ve çevrenin eski hâline getirilmesine ilişkin tüm talepler, trafik sigortası teminatı dışındadır. Bu yönde oluşan zararlar çevre, nakliye ve tehlikeli madde taşıyıcı sorumluluk sigortalarının konusu olduğu için trafik sigortasının kapsamı dışındadır.

2.12- 2918 sayılı Kanununun 104’üncü ve 105’inci maddelerinde düzenlenen sorumluluklar (Bu maddeler kapsamına dahil durumlar bu amaçla yaptırılan zorunlu mali sorumluluk sigortasına tâbidir.),

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu motorlu araçlar ile ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüs sahiplerine ve yarış düzenleyicilerine yapmış oldukları faaliyet-aktivite kapsamında sigorta yapma şartı koşmakta ve aracın işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacının bu faaliyetler esansında oluşan zararlardan sorumlu olmadığını düzenleme altına almıştır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 104 ve 105’inci maddeleri şu şekildedir.

Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunanlar:

Madde 104 – Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan teşebbüslerin sahibi, gözetim, onarım, bakım, alım – satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla kendisine bırakılan bir motorlu aracın sebep olduğu zararlardan dolayı; işleten gibi sorumlu tutulur. Aracın işleteni ve araç için zorunlu mali sorumluluk sigortası yapan sigortacısı bu zararlardan sorumlu değildir.

Yukarıda yazılı teşebbüs sahipleri kendilerine bırakılan motorlu araçların tümünü kapsamak üzere esasları Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlıkça tespit edilecek bir zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmaya ve denetimlerde bu sigortanın yapıldığını belgelemeye mecburdurlar.

İşletenin sorumluluk sigortasına ilişkin hükümler, burada da uygulanır.

Motorlu araçları mesleki veya ticari amaçlar için elinde bulunduran teşebbüs sahipleri bu araçların yönetmelikte gösterilecek biçimde bir defterini tutmakla yükümlüdürler.

Yarışlar:

Madde 105 – Yarış düzenleyicileri, yarışa katılanların veya onlara eşlik edenlerin araçları ile gösteride kullanılan diğer araçların sebep olacakları zararlardan dolayı motorlu araç işleteninin sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca sorumludurlar.

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

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

Motorlu Kara Taşıtlarının Ticareti Hakkında Yönetmelik çerçevesinde ikinci el motorlu kara taşıtı ticareti yetki belgesini haiz işletmelerin işleten sıfatıyla kısa süreli trafik sigortası sözleşmeleri yaptrabilmektedirler. İkinci el araç ticareti yapan işletme ve kişilerin sorumluluğunda bulunan bir aracın kusurlu olarak sebebiyet verdiği kazalarda bu sigorta poliçesinin kullanılması gerekmektedir.

2.13- Bu Genel Şartlar ve ekleri ile tanımlanan teminat içeriği dışında kalan talepler,

Genel şartlar ve eklerinde tanımlanan (sayılan) teminatlar haricinde düzenleme içinde yer alamayan hususların teminata dahil olmadığı düzenlenmiştir. Sadece genel şartlar ve ekleri uyarınca tanımlanan hususlar teminat kapsamında değerlendirilecektir.

Genel şartlar ve ekleri ile tanımlanan teminatlar (Maddi Zararlar (hasar + değer kaybı), Sağlık Giderleri, Sakatlanma, Destekten Yoksun Kalma (Ölüm) Teminatı) haricindeki zarar ve olayların geniş yorum, evleviyet ve kıyas yolu ile kapsam içinde sayılmayacağı düzenlenmiştir.

2.14- Hasar sebebiyle trafikten çekme veya hurdaya çıkarılma işlemi görmüş araçların değer kaybı tazminatı talepleri,

Tazminat talebine konu edilen araç pert işlemi (çekme veya hurda belgeli) görmüş ise hak sahiplerin hesaplanan hasar tazminatı haricinde ayrıca değer kaybı tazminat talebinin değerlendirilemeyeceğini düzenleme altına almıştır.

Madde metninde kastedilen geçmişte pert işlemi (çekme belgeli) görmüş aracın daha sonra kusursuz olarak başka bir hasara maruz kalması halinde talebe konu edebileceği değer kaybı tazminatına ilişkin olmayıp zarar gören aracın tazminat talebine konu zarar sorası pert işlemi görmüş olması ile ilgilidir.

2.15- İlgili mevzuatla genel hükümlere tâbi kılınan talepler

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarında A.6.I maddesi ilgili mevzuatta genel hükümlere tabi kılınan talepler ile ilgili kastedilen; trafik sigortasının özel teminat alanı dışında kalan ve genel hukuk kurallarına göre doğrudan sürücü veya işletene yöneltmesi gereken taleplerdir.

İlgili mevzuatla genel hükümlere tâbi kılınan talepler kendine özgü (özel) olan ve tazmin rejimi dışında bırakılan, Türk Borçlar Kanunu, Türk Medeni Kanunu veya diğer genel mevzuat hükümlerine göre doğrudan zarar verene (sürücü, işleten, işveren vb.) yöneltmesi gereken talepler.

İlgili mevzuatla genel hükümlere tâbi kılınan talepler; trafik sigortasının özel teminat sistemiyle karşılanmayan, genel hukuk kurallarına göre açılması gereken taleplerdir. Trafik sigortası bu talepleri sınırlı, zorunlu ve özel bir sigorta türü olması, her türlü zararı değil, yalnızca mevzuatta sınırları belirlenmiş zararları karşılayacağı düzenleme altına alınmış olduğu gibi karşılamamaktadır.

Aşağıdaki talepler, Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarının A.6.I maddesi gereği teminat dışıdır.

- Manevi tazminat talepleri.
- Destekten yoksun kalma dışındaki özel zararlar
- Duygusal zarar (Aile bütünlüğünün zedelenmesi, psikolojik travma iddiaları vs)
- Ceza hukuku kaynaklı talepler (Adli para cezaları, hapis cezası sonucu doğan talepler, sürücü belgesine el koyma nedeniyle doğan zararlar vs)
- Sözleşmeden doğan talepler (Araç kiralama sözleşmesi, taşıma sözleşmesi, iş sözleşmesi kapsamında iddia edilen zararlar vs)
- Kamu hukukuna tabi talepler (İdari para cezaları, vergiler, harçlar, SGK'nın rücu talepleri (sigorta özelinde istisnalar hariç))

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası kapsamında yapılan bir tazminat talebi; bedeni zarar veya maddi hasar değilse, talep Türk Borçlar Kanunu (TBK) genel hükümlerine dayanıyorsa ve talep manevi veya dolaylı zarar içeriyorsa Genel Şartların A.6.1 gerekçesiyle teminat dışı değerlendirme yapılmaktadır.

Bu kapsamda, trafik sigortasının kapsamı genişletici yorumla belirlenemez; genel hükümlere tabi talepler bakımından sigortacıya husumet yöneltilemez. Bu durum Yargıtay'ın "geniş yorum yasağı" yaklaşımını da örtük biçimde kapsar.

2.16- Gelir kaybı, kâr kaybı, iş durması ve kira mahrumiyeti gibi zarar verici olguya bağlı olarak oluşan yansıma veya dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat talepleri,

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları ile sigortanın kapsamı belirlenmiş, üçüncü şahısların, sigortalının Karayolları Trafik Kanunu çerçevesindeki sorumluluk riski kapsamında, sigortalıdan talep edebilecekleri tazminat talepleri ile sınırlı tutulmuştur. Meydana gelen kazanın doğrudan değil, ekonomik ve ticari yansımalarından doğan zararların trafik sigortası kapsamı dışındadır. **Sigortacı kazanın doğrudan ve fiziksel sonuçları ile sorumludur; kazanın ekonomik, ticari yansımalarını ve zincirleme sonuçlarını karşılamak ile yükümlü değildir.**

Yargıtay yerleşik içtihatlarında araçtan yoksun kalma bedeli, kazanç kaybı ve iş durması zararları gibi yansıma ve zincirleme zararlar karayolları zorunlu mali sorumluluk (trafik) sigortası teminatı dışındadır. Bu yönde talepler sigortacıya değil sürücüye, işletene, kusurlu tarafa yöneltmesi gerekmektedir.

Bu noktada zarar dosyasına atanan sigorta eksperinin maddi zarara neden olan olayda tarafların hak ve menfaatlerinin korunması adına tanzim ettikleri ekspertiz raporunda dolaylı ve zincirleme talebe konu olacak durumlarda tespitlerini (onarım gün süresi, kişilerden kaynaklanan gecikmeler vs) objektif ve detaylı açıklaması gerekmektedir. Yargıtay yerleşik içtihatlarında dolaylı ve zincirleme zararların gün hesabında **makul sürelerin** esas alınması gerektiği kabul edilmektedir.

3-Zarar Görenlerin Haklarının Saklı Tutulması ve Sigortacının Sigortalıya Rücu Hakkı

Sigorta sözleşmesinden veya sigorta sözleşmesine ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması veya miktarının azaltılması sonucunu doğuran haller zarar görene karşı ileri sürülemez. **Sigortacı ödediği tazminat miktarınca hukuken hak sahibi yerine geçer.** Zarar gören üçüncü şahsa tazminat ödemesinde bulunan sigortacı, sigorta sözleşmesine ve bu sözleşmeye ilişkin kanun hükümlerine göre, tazminatın kaldırılmasını veya azaltılmasını sağlayabileceği oranda kazaya sebebiyet veren

sigortalıya rücu edebilir. Ödenen tazminat sigortalıya (araç işleteni veya sürücüye) başlıca şu nedenlerle rücu edilir.

3.1- Tazminatı gerektiren olay, sigortalının veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin; kasti bir hareketi veya ağır kusuru sonucunda meydana gelmiş ise,

Kast, Türk Ceza Kanununda bir suçun bilinçli ve isteyerek yapılması anlamına gelir. En basit ifadeyle kişinin bir fiili, sonuçlarını bilerek ve isteyerek gerçekleştirmesidir. Kastın söz konusu olabilmesi için “**BİLME**” ve “**İSTEME**” unsurların bir arada olması gerekmektedir. Kast, **doğrudan kast (ani ve basit)** veya **olası kast** şeklinde oluşmaktadır.

Doğrudan kast; kişinin davranışının sonuçları bilerek ve isteyerek gerçekleştirmesi halidir. Sürücüsün aracı ile diğer araçlara bilerek ve isteyerek çapması doğrudan kasta örnektir.

Olası kast ise; kişi davranışın bir suça yol açabileceğini bilir ama “**olursa olsun**” diyerek davranışına devam eder. Sürücünün **hata ve ihmali olmaksızın** bilerek ve isteyerek kırmızı ışıkta geçmesi sonrası gerçekleşen trafik kazası, kişinin alkol etkisi altında güvenli araç sürme yeteneğini kaybederek tehlikeli araç kullanması sonrası oluşan trafik kazası olası kasta örnektir. Kastı davranışlar sonrası meydana gelen trafik kazaları sonrası oluşan zararlar sigorta teminatları kapsamında yer almaz.

Kastın, taksirden (bilinçli-bilinçsiz) ayırmak gerekmektedir. Taksir bilinçli-bilinçsiz olmak üzere iki şekilde karşımıza çıkmaktadır.

Bilinçsiz taksir, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeden gerçekleştirilmesidir. Kişinin öngörülebilir bir neticeyi “öngörmeyerek” dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı bir hareketle fiili işlemesidir. Bilinçsiz taksir için “basit taksir”, “adi taksir” gibi ifadeler de kullanılmaktadır.

Bilinçsiz taksirli davranışta bulunan kişi fiilin oluşmasını öngörmez, istemez, olmayacağı noktasında mesleki bilgi ve tecrübesine güvenerek hatalı ve ihmali bir davranış içerisinde kalmıştır. Taksirli davranışta bulunulan hallerin özünde meslekte ve sanatta acemilik, dikkatsizlik, özensizlik, tedbirsizlik yanlış bilme, öngörememe, istememe iradesi vardır ve bu iradi davranışların özünde hata ve ihmali olduğu için sigorta teminatı kapsamındadır. Geri geri manevra yapan kamyon sürücüsünün arkasında park halinde bulunan araca çarpması taksirli davranışa örnektir.

Kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın “**bir şey olmaz**” düşüncesiyle hareketine devam etmesi neticesinde meydana gelen trafik kazalarında ise bilinçli taksir vardır. Bilinçli taksir altında trafik kural ihlali yaparak kazaya sebebiyet veren sürücü ağır kusurlu kabul edilecektir.

Ağır kusur: sigortalının veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin olası kast veya bilinçli taksir halinde davranmaması sonucunda trafik kazasına ve doğal olarak kişilerde ve mallarında zarar oluşmasına sebebiyet vermesi halidir.

Kasti ve ağır kusurlu davranış altında meydana gelen zararların 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda asli kusurları dzenleyen 84'üncü maddesi kapsamında ve konusu suç teşkil eden davranışlardır.

Sürücünün hatalı ve ihmali davranışının salt 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda asli kusurları dzenleyen 84'üncü maddesi kapsamında olması gerçekteşen kazada sürücünün ağır kusurlu olduğu anlamına gelmemektedir.

Sürücünün ağır kusurlu sayılabilmesi için davranışın özünde bilme, isteme bir şey olmaz düşüncesi sonrası ortaya çıkan konusu suç teşkil eden bir davranış olmalıdır.

Kast ve ağır kusurlu davranış ile oluşan zararlara ilişkin örnekler şunlardır:

1. Aşırı hızlı, ters yönde, tehlikeli, saygısızca, yarış yaparak, manevraları dzenleyen genel kurallara ve doğrultu değiştirme kurallarına uymayarak araç kullanımı sonrası meydana gelen zararlar,

2. Sürücünün hata ve ihmali olmaksızın bilerek ve isteyerek kırmızı ışıkta geçmesi sonrası gerçekteşen trafik kazası meydana gelen zararlar,

3. Alkol veya uyuşturucu madde etkisi altında aracı güvenli sürme yeteneğinden yoksun araç kullanımı sonrası meydana gelen zararlar,

4. Kolluk kuvvetlerinin DUR ihtarına veya diğer kamu görevlilerinin (karayolu, sağlık vs) YÖNLENDİRME ihtarına uymama halinde trafik kurallarının ihlali altında araç kullanımı sonrası meydana gelen zararlar,

5. Aracın karayolunda güvenli sevk ve idaresi için alenen arızalı veya bakımı derhal yapılması gereken işlerin yapılmasından ileri gelen zararlar. (Aracın muayenesinde fren sistemleri ile ilgili yapılması gereken ikaz ve ağır kusurların işleten tarafından yapılmaması sonrası oluşacak kazalar gibi)

6. Ticari araçlarda araç kullanma sürelerine uyulmaması sonrası uykusuzluk, yorgunluk sebebiyle oluşan kazalar sonrası meydana gelen zararlar,

Sonuç olarak; "Kasti Zarar" ve "Ağır Kusur"un varlığı subjektif değil somut olgu, vesika ve delillerle (*kişi ikrarı, tanık beyanları, bilirkişi/bilirkişi heyeti tespitleri, mahkeme kararları, kamera görüntüleri vs*) ispatlanması gerekmektedir. Aksi halde kasti ve ağır kusur iddiası somut dayanağı olmayan subjektif bir değerlendirme olacaktır.

3.2-Tazminatı gerektiren olay aracın ilgili mevzuat hükümlerine göre gereken ehliyetnameye sahip olmayan veya geçerliliğini yitirmiş sürücü sertifikasına sahip ya da ehliyetine geçici/sürekli el konulmuş kişiler tarafından sevk edilmesi veya trafik kurallarının “ağır kusur ile ihlali” sonucunda meydana gelmiş ise,

Sürücü belgesi ile araç kullanma 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile zorunlu kılınmış; sürücü belgesi sınıfları, adaylarda aranılacak şartlar, yabancı ülkelerde verilen ehliyetler ile Türk vatandaşlarının ve yabancıların ülkemizde araç kullanımı gibi hususlar Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 75, 85,86,87, 88 ve 92’nci maddelerinde düzenlenmiştir.

Anılan mevzuatta yer alan düzenlemeye uygun olarak sürücülerde ehliyet sahibi olma, kullandığı araç ile ehliyetinin aynı sınıf olması veya kapsamı ve ehliyetin geçerlilik süresi içinde olma (ülkemizde verilen ehliyet – yabancı ülkelere verilen ehliyet) şartları aranmalıdır. Aksi halde araç sürücüsü “ehliyetsiz kişi” veya “geçerli ehliyete sahip olmayan kişi” kabul edilmelidir.

Yabancı ülkelere alınan sürücü belgelerinde ilgili kanunlar ile ikili ve çok taraflı anlaşma hükümleri saklı kalmak üzere, sürücünün Türk vatandaşı veya yabancı olmasına göre usulde ikili ayrıma gidilmiştir. Sürücülerin tabi olduğu uyruğa göre mevzuatta tanımlanan şartları taşıyor olmalıdır. **Bu hususta 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği hükümlerine göre araç sınıfları, araç sınıflarına göre sürücü belgesi sınıfları, Türkiye Cumhuriyeti tarafından verilen ehliyetnameler ile yabancı ülkelere verilen sürücü belgelerinin durumu ayrı bir maddede yakın zamanda açıklanacaktır.**

Genel şartların bu ilgili maddesinde bir kelime yazım hatası söz konusudur. Şöyle ki; **“geçerliliğini yitirmiş sürücü sertifikasına sahip”** ifadesinde **“sertifika”** ile kastedilen sürücü belgesidir. Zira; genel şart maddesinde kastedilen sürücü kursunu başarı ile bitirenlere Millî Eğitim Bakanlığınca (MEB) verilen sürücü sertifikası değildir. Uygulamada zaten kişilerin MEB tarafından verilen sürücü sertifikası ile araç sürmeleri mümkün değildir. Sertifikaların ehliyete dönüştürülmesi yasal bir zorunluluktur.

Trafik sigortası ile teminat altında bulunan araç sürücüsünün yolcu ve yük taşıma esansında trafik kurallarını “ağır kusur ile ihlal” etmesi halleri yukarıda detayları ile açıklanmıştır.

3.3- Aracın, uyuşturucu madde veya ilgili mevzuatta belirlenen seviyenin üzerinde alkollü içki almış kişilerce veya aynı mevzuatta alkollü içki alamayacağı belirtilen kişilerce alkollü içki alınmak suretiyle kullanılması sırasında meydana gelen zararlar,

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu sürücülerin uyuşturucu madde ile araç kullanmalarını tamamen yasaklamış; alkollü araç sürmelerini ise yasal sınırlar üzerindeki hadlerde yasaklamıştır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği sürücülerin alkollü araç sürme sınırını “promil” cinsinden düzenleme altına almıştır.

Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre **otomobil sınıfı ve hususi araç** kullananlar için yasada tanımlanan alkol sınırı 0,50 promil’dir. Yasa otomobil sınıfı ve hususi araç olmayı birlikte şart koşturmaktadır. Sürücünün otomobil sınıfı ancak ticari tescilli bir aracı kullanıyor olması halinde 0,20 promil yasal alkol sınırına tabi olacaktır.

Hususi ve otomobil sınıfı tescilli araçlar dışındaki araçları (taksi, kamyonet, otobüs, çekici, traktör kamyon vb) kullanım amacı fark etmeksizin kullanan sürücülere yasada tanımlanan promil değeri 0,20’dir.

Hususi ve otomobil tescilli olmayan diğer tüm araçlarda 0,21 promil alkol tespitinden itibaren sürücüye yasal işlem yapılır.

Aday sürücüler için mevzuatta düzenlenen yasal alkol sınırı araç sınıf ve kullanım tarzına bakılmaksızın 0,20 promildir. Yapılan tespit 0,20 promil üzeri alkollü araç kullandığı tespit edilen araç aday sürücünün ehliyeti daimî iptale konu olmaktadır.

Alınan alkolün zaman bazında promil değerlerinde azalma ölçütünün ayrıca değerlendirilmesi gerekir. Bu sebeple kaza tarihi- saati ile alkol muayenesinin yapıldığı tarih- saat / muayene türü (cihaz- kan tahlili) iyi araştırılması gerekir. Bilimsel çalışmalara göre; kişilerin vücut ağırlığı ve kan miktarı kişiden kişiye ve cinsiyette (kadın-erkek) değişmekle birlikte vücuttan kan alkol eliminasyon hızı saate ortalama 15 mg/dL/saat (10 - 30 mg/dL/saat) azalır. Bu ise 1 saatte ortalama 0,15 promil alkol azalmasına isabet etmektedir.

Trafik sigortası hasarlarında ayrıca hasar dosyasında bakan sigorta eksperince kanun ve yönetmelikte yer alan alkol sınırların sigortalı araç sürücüsünce aşılmış olsa dahi kazanın sürücünün aldığı alkol sebebiyle “aracı güvenli sürme yeteneğinin kaybolmuş olup – olmaması” noktasında (kök sebep analizi- gerçekleşen trafik kazası ile alınan alkolün sürücüde güvenli araç sürme yeteneğini kaybetmesine sebep verme durumu arasında illiyet bağı kurulması vs) hasar dosyasını değerlendirmesinin de faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

3.4- Tazminatı gerektiren olay; yolcu taşımaya ruhsatlı olmayan araçlarda yolcu taşınması veya yetkili makamlarca tespit edilmiş olan istiap haddinden fazla yolcu veya yetkili makamlarca tespit edilmiş olan istiap haddinden fazla yük taşınması veya patlayıcı, parlayıcı ve tehlikeli maddeleri taşıma ruhsatı bulunmayan araçlarda, bu maddelerin parlama, tutuşma ve infilakı yüzünden meydana gelmiş ise,

Trafik sigortası genel şartlarında sigortalı aracın tescil kayıtlarında yolcu taşıma yetkisi olmadan araçta yolcu taşınması, ruhsatında belirtilen taşıma haddinden fazla yük ve yolcu taşınması, taşıma ruhsatı olmaksızın parlayıcı, patlayıcı ve tehlikeli madde taşınması esansında meydana gelen zararları rücu hali kapsamında düzenlemiştir.

Genel şartlarda ve Yargıtay içtihatlarında yukarıda yer alan ihlalleri salt rücu hali olarak yeterli görmemiş oluşan zararın **“kök sebebinin” istiap haddi aşılması, ruhsata aykırı taşıma yapılması yüzünden meydana gelmesini yani “illiyet bağı” şart koşmuştur.**

Genel şartlarda yolcu ve araç yükü istiap haddi aşımı yüzünden meydana gelen trafik kazaları rücu hali kapsamına alınmış iken araçların gabari ölçülerinin aşılması yüzünden meydana gelen trafik kazaları söz konusu madde içinde sayılmamıştır. Gabari, araçların, yüklü veya yüksüz olarak karayolunda güvenli seyirlerini temin amacı ile uzunluk, genişlik ve yüksekliklerini belirleyen ölçüleri olup gabari aşımı yüzünden meydana gelen trafik kazalarında sigortalının ağır kusur ve ihmali gözetilerek rücu değerlendirmesi yapılabileceği değerlendirilmektedir.

Bu noktada teminat değerlendirmesi yapılırken aracın kazasına sebep olayda yolcu ve taşınan yük bakımından aracın istiap haddini aşmış olması, araç ruhsatına aykırı yolcu ve yük (parlayıcı, patlayıcı ve tehlikeli maddeler) taşınması tek başına yeterli olmayıp hasar tespiti yapan sigorta eksperince istiap haddi aşımı (yolcu-yük) ve ruhsata aykırı yük taşınması ile kaza arasında “illiyet bağı” kurulması, kazanın meydana gelmesinin “ana nedeninin” istiap haddi üzerinde yolcu ve yük taşımadan veya ruhsata aykırı şekilde parlayıcı, patlayıcı ve tehlikeli madde taşımadan ileri geldiği ortaya konulmalıdır.

Aksi halde illiyet bağı kurulmadan salt istiap haddi (yolcu- yük) aşımı veya ruhsata aykırı şekilde parlayıcı, patlayıcı ve tehlikeli madde taşımadan rücu değerlendirilmesi hakkaniyete ve genel şartlara uygun olmayacaktır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliğinin “Tanımlar” başlıklı 3’cü maddeleri “oturma yeri” sayılarına ve “insan taşımak için imal edilmiş olma” koşuluna bağlı olarak araç sınıflarını tanımlar ve yine aynı kanunun 65’inci maddesi “Araçların yüklenmesi” ile ilgili hususları genel manada düzenlemiş ancak teknik detayları yönetmeliklere bırakmıştır.

Yolcu taşıma sınırında kanun ve yönetmeliğe göre **“otomobil”** için sürücü dahil en fazla dokuz oturma yeri; sürücüsü dahil oturma yeri on yediyi aşmayan otobüslere

“minibüs”; sürücüsü dahil oturma yeri on yedi kişiyi aşan araçlara “otobüs” tanımları yapılsa da araç tescil belgesinde oturma yeri sayısını belirleyen belge aracın trafik tescili öncesi Tip Onay Yönetmeliğine hazırlanan “Uygunluk Belgesi”dir.

Yolcu taşımada yük taşıma kapasitesi ile kişi sayısı oranlanarak Karayolu Trafik Yönetmeliğinin 131’inci maddesinde Lastik Tekerlekli Tarım Traktörleri için 130’ncü maddede Kamyon, Kamyonet ve Römorklar için özel bir düzenleme getirilmiştir.

Buna göre lastik tekerlekli traktörlerin taşıma sınırının beher tonu için en çok 3 kişi bindirilebileceği, kasa kapaklarının kapalı olması ve yük üzerinde insan taşınmaması düzenleme altına alınmıştır. Burada özel düzenleme gereği yük taşıma sınırı üzerinden kişi sayısı hesabı yapılması ve diğer şartların varlığının kontrol edilmesi gerekmektedir.

Kamyon, kamyonet, römork ve yarı römorklarda;

a) Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkındaki Yönetmelikte belirtilen ölçülere uygun oturma yerleri yapılması,

b) Kasa kenarlarının düşmeyi önleyecek şekilde kapalı ve üzerinin örtülü olması şartıyla taşıma sınırının her tonu için 2 yolcu taşınabilir.

c) Kısa mesafelerde işçi taşınmasında kullanılacaklar için, kasanın yanı ve arka kapaklarının 90 cm. yükseklikte ve sağlam şekilde kapalı olması, karoser zemininden itibaren en az 120 santimetre yüksekliğinde elle tutulacak sağlam bir korkuluğunun bulunması şartı ile taşıma sınırının her tonu için ayakta 2 yolcu (işçi) taşınabilir. Bu amaçla kullanılan araçların üzeri açık olabilir.

d)Yükle birlikte yolcu ve hizmetlilerin taşınmasında aşağıdaki esaslara uyulması mecburidir.

1)Yüklerin sağlam olarak yerleştirilmiş ve bağlanmış olması,

2)Kasanın yan ve arka kapaklarının kapalı olması,

3) Yolcuların kasa içinde ayrılacak bir yerde oturtulması,

4) Yüklerin üzerine hiçbir şekilde yolcu bindirilmemesi şartıyla yükle birlikte yolcu taşınabilir.

Araç tescil belgesinde yer alan ağırlık, azami ağırlık, dingil kapasitesi, taşıyacağı maksimum yük miktarı gibi hususları belirleyen belge aracın Tip Onay Yönetmeliğine hazırlanan uygunluk belgesidir.

Araçların yüklü ve yüksüz olarak uyacakları boyutları ve bu araçların karayolu yapısına zarar vermeden güvenle seyredebilecekleri ağırlıkları Karayolu Trafik Yönetmeliğinin 128’inci maddesinde araçların dingil sayılarına göre azami ağırlıklarını belirtilmiştir. Aracın güvenle taşıyabileceği azami yükle birlikte ağırlığına azami ağırlık denilmektedir.

Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelikte insan ve eşya taşımak amacıyla ülkemiz karayollarında seyreden ülkemizde tescil edilmiş olan motorlu ve motorsuz araçlar ile yabancı plakalı araçların yüklenmesine ilişkin ölçü ve usuller ile tartı ve boyut ölçüm toleranslarına ilişkin hususlar düzenlenmektedir. Söz konusu yönetmeliğin **“TARTI**

TOLERANSI UYGULAMASI” başlıklı 7’nci maddesine göre araçların azami taşıyacağı yük miktarlarında **“tartı tolerans düzenlemesi”** söz konusudur.

Mevzuatta sadece taşınan yük ağırlığına ilişkin tolerans değeri söz konusu olup aracın tescil belgesinde yer alan sürücü ve yolcu sayısına ilave bir tolerans değeri bulunmamaktadır.

Tartı tolerans düzenlemesine göre;

1) Tartı toleransı; en çok [(aracın azami ağırlığının %3,75’i) + 500] kilogram olarak kabul edilir.

Konuyu bir örnek ile açıklayacak olur ise motorlu kara taşıtının azami yüklü ağırlığı 32.000 kg ise bu değere %3,75 + 500 kg mevzuatın tanıdığı tolerans değerini ekler isek;

- 32.000 kg x %3,75 =1200 kg + 500kg=1700 kg tolerans değeri bulunur.
- Kara taşıtı azami yüklü ağırlığı (32.000 kg) + tolerans değeri (1.700 kg) = 33.700 kg mevzuatın tanıdığı azami yüklü ağırlık değeridir. Hesaplanan ağırlık değerinin aşılması halinde trafik kolluğunca durumun tespiti halinde araç işletenine cezai işlem yapılır

Römork çeken kara taşıtlarında ise (katarlı olanlarda) çekicinin katar ağırlığı değeri azami yüklü ağırlık olarak baz alınacaktır. Konuyu bir örnek ile açıklayacak olur isek;

5 dingili Katar (2 dingil çekiciye ait 3 dingil römork) bunların katar ağırlığı 40.000 kg olur.

40.000 kg x %3,75 + 500=42.000 kg mevzuatın tolerans değerleri içinde bıraktığı sınırdır. Hesaplanan ağırlık değerinin aşılması halinde trafik kolluğunca durumun tespiti halinde araç işletenine cezai işlem yapılır.

Araçların azami yüklü ağırlıkları ve tartı tolerans değerleri aşağıda yer alan tablo ile özetlenebilir.

KARA TAŞITI YÜK YÖNÜNDEN İSTİHAP HADDİ HESAPLAMA TABLOSU		
KARA TAŞITI AZAMI YÜKLÜ AĞIRLIĞI	TARTI TOLERANSI (%3,75 + 500 KG)	ARACA İZİN VERİLEN AZAMI AĞIRLIK
3.500 kg Kamyonet	631,25 kg	4.131,25 kg
6.500 kg (2 Dingili Araç)	743,75 kg	7.243,75 kg
7.500 kg (2 Dingili Araç)	781,25 kg	8.281,25 kg
8.500 kg (2 Dingili Araç)	818,75 kg	9.318,75 kg
24.000 kg (3 Dingilli Araç)	1.400 kg	25.400 kg
25.000 kg (3 Dingili Araç)	1.437,50 kg	26.437,50 kg
26.000 kg (3 Dingili Araç)	1.475 kg	27.475 kg
32.000 kg (4 Dingili Araç)	1.700 kg	33.700 kg
36.000 kg (4 Dingili Römorklu ve Yarı Römorklu Araç)	1.850 kg	37.850 kg

40.000 kg (5 Dingili Römorklu veya Daha Çok Dingilli Yarı Römorklu veya Römorklu Araç)	2.000 kg	42.000 kg
44.000 kg (ISO Konteyner Taşıyan 2 veya 3 Dingili Römorka sahip 3 Dingilli Araç)	2.150 kg	46.150 kg

2) Ocaklardan çıkarılan ve ocak sahasının içinde tartılamayan maddelerin seçilecek stok sahalarına taşınması ile zirai ürünlerin üretildiği arazi parçasından stoklama alanlarına yapılacak taşımalarla sınırlı olmak üzere, araçların karayolu üzerinde 1 kilometreden fazla seyretmemesi ve hızlarının 60 km/s'den fazla olmaması şartıyla **azami yüklü ağırlıkları en fazla % 15 oranında aşılabılır.**

Konuyu bir örnek ile açıklayacak olur ise motorlu kara taşıtının azami yüklü ağırlığı 32.000 kg ise bu değere + %15 mevzuatın tanıdığı tolerans değerini ekler isek;

- 32.000 kg x %15 =4.800 kg tolerans değeri bulunur.
- Kara taşıtı azami yüklü ağırlığı (32.000 kg) + tolerans değeri (4.800 kg) = 36.800 kg mevzuatın tanıdığı azami yüklü ağırlık değeridir. Hesaplanan ağırlık değerinin aşılması halinde trafik kolluğunca durumun tespiti halinde araç işletenine cezai işlem yapılır

Tehlikeli Maddelerin Taşınması Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 132'nci maddesinde,

Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınması Hakkında Yönetmelik ve Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde düzenlenmiştir. Buna göre; fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, parlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı, zehirli ve radyoaktif maddeler ile bunların benzerleri tehlikeli madde sayılmaktadır.

Söz konusu düzenlemelerde;

- Tehlikeli madde taşıyacak araçların alması gereken izinler, (Valiliklerden "Lisans Belgesi" alam zorunluluğu gibi)
- Tehlikeli madde taşıyan araçların yüklenmesi, boşaltılması ve taşınmaları kuralları,
- Tehlikeli madde taşıyacak araçların sahip olması gereken teknik özellikler belirtilmiştir. (*Elektrik donanımları kısa devre, kontak yapmayacak ve kıvılcım meydana getirmeyecek şekilde düzenlenmiş ve izole edilmiş olmaları, araç üzerinde ikaz - uyarı yazıları, olması,2 adet yangın söndürücü, başka yük ve kişi almama, park etme ve durakalma halinde araçta gözlemci bulundurma zorunluluğu gibi*)

Araçların çalıştırılması amacıyla depolarında sabit tanklarında bulundurulmuş veya

soğutma cihazları gibi cihazların çalıştırılmasında kullanılan akaryakıtlar hakkında Karayolları Trafik Kanunu ve anılan yönetmelik hükümler uygulanmamaktadır. Ayrıca Radyoaktif maddelerin yüklenmesi, boşaltılması ve taşınabilmesi için ayrıca Atom Enerjisi Komisyonundan izin alınması mecburidir.

Yukarıda açıklanan mevzuat hükümlerine aykırı “Tehlikeli Maddelerin” yüklenmesi, boşaltılması ve taşınmaları esasında meydana gelecek zarar ve ziyanlarda rücu söz konusu olacaktır.

3.5- Sigortalının rizikonun gerçekleşmesi halinde bu genel şartların B.1. maddesinde belirtilen yükümlülükleri yerine getirmemesinden dolayı zarar ve ziyan miktarında bir artış olursa,

Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Sigortası Genel şartlarının B.1. maddesinde **Rizikonun Gerçekleşmesi Halinde Sigortalı ve/veya Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri**'ni düzenlemiştir.

Trafik sigortası genel şartlarında sigortalı, sigorta ettirene rizikonun gerçekleşmesi halinde birtakım yükümlülükleri yerine getirmesi yükümlü tutulmaktadır. Genel şartlarda tazminat talep eden üçüncü şahsa getirilen bir yükümlülük sözleşmenin tarafı olmadığı için bulunmamakta ancak **“iyi niyet kuralları”** gereği tazminat talep eden üçüncü şahsın da **iyi niyetli ve basiretli olması beklenilmektedir.**

Belirtilen yükümlülüklerin ihlal edilmesi sebebiyle ödenecek tazminat tutarı artarsa, zarar görenlere sigortacı tarafından yapılan tazminat tutarında yükümlülükler aykırı davranış nedeniyle oluşan artış (kusur) nispetinde sigortalı, sigorta ettiren, sürücüden rücu edilebilmektedir.

Sigortalı veya sigorta ettiren trafik sigortası genel şartları ve poliçe şartları gereği;

- Sorumluluğunu gerektirecek bir olayı, haberdar olduğu andan itibaren on gün içinde sigortacıya ihbar etmek, kendisine yöneltilen istemi ise, derhâl sigortacıya bildirmek,

- Sigortalı değilmişçesine zararın önlenmesi, azaltılması, artmasına engel olunması veya sigortacının poliçeden doğan rücu haklarının korunabilmesi için, imkânlar ölçüsünde önlemler almak ve bu amaçla sigortacı tarafından verilen talimatlara uymak,

- Rizikonun gerçekleşmesinden sonra, sözleşme uyarınca veya sigortacının istemi üzerine, rizikonun veya tazminatın kapsamının belirlenmesinde gerekli ve beklenebilecek olan her türlü bilgi ile belgeyi sigortacıya makul bir süre içinde sağlamak, ayrıca, aldığı bilgi ve belgenin niteliğine göre, rizikonun gerçekleştiği veya diğer ilgili yerlerde sigortacının inceleme yapmasına izin vermekle ve kendisinden beklenen uygun önlemleri almak ile sigortacının talebi üzerine, olayın ve zararın nedeni ile hangi hal ve şartlar altında gerçekleştiğini ve sonuçlarını tespiti, tazminat yükümlülüğü ve miktarı ile rücu hakkının kullanılmasına yararlı,

elde edilmesi mümkün bilgi ve belgeleri gecikmeksizin vermek

- Zarardan dolayı dava yolu ile veya başka yollarla bir tazminat talebi karşısında kaldığı veya aleyhine cezai kovuşturmayla geçildiği hallerde, durumdan sigortacıyı derhal haberdar etmek ve tazminat talebine ve cezai kovuşturmayla ilişkin olarak almış olduğu ihbarname, davetiye ve benzeri tüm belgeleri derhal sigortacıya vermek,

- Sigorta konusu ile ilgili başka sigorta sözleşmeleri varsa sigortacılarından her birine rizikonun gerçekleştiğini bildirmek,

- Maddi hasarlı trafik kazalarında motorlu aracı tutanak düzenlemek üzere güvenli bir yere çekmek.

Burada sigortalının rizikonun gerçekleşmesi halinde genel şartlar uyarınca kendisine yüklenen yükümlülükleri yerine getirmemesinden dolayı zarar ve ziyan miktarında bir artışın varlığı **subjektif değil somut olgu, vesika ve delillerle ispatlanması yükümlülüklerine aykırı davranış ile oluşan zarar arasındaki "illiyet bağının" kurulması, yükümlülüklerine aykırı davranışın zaruri (mücbir) bir sebepten ileri gelip gelmediğinin anlaşılması, yükümlülüklerine aykırı davranışın yarattığı zarar kadar rücu bedeli hesabı yapılması gerekmektedir.**

Aksi halde yükümlülüklerin ihmali sebebiyle zarar ve ziyan miktarında artış olduğu iddiası somut dayanağı olmayan subjektif, hakkaniyete uygun olmayan bir değerlendirme olacaktır.

3.6-Tazminatı gerektiren olayın aracın çalınması veya gasp edilmesi sonucunda olması halinde "çalınma" veya "gasp edilme" olayında sigortalının kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğu tespit edilirse,

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarında işleten veya araç sürücünün hata ve ihmali altında meydana gelen zarar ve ziyanlar ile işleten veya araç sürücünün ağır kusur ve kasti hareketi altındaki davranışlarında da zarar gören üçüncü şahıs lehine teminat verilmektedir. Bu halde zarar gören üçüncü şahsa tazminat ödemesinde bulunan sigortacı ödediği tazminat miktarı kadar söz konusu olayda ağır kusuru veya kasti hareketi olan kişilere (işleten, sigorta ettiren, sürücü vs) rücu talebi yapabilmektedir.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarında teminatı gerektiren olayın aracın "çalınma" ve "gasp edilme" nedeniyle olduğu ve sigortalının kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğu tespit edilirse denilerek rücu koşulunun oluşması için birtakım şartlar sıralanmaktadır. Buna göre;

- 1- Tazminatı gerektiren olayın aracın çalınması veya gasp edilmesi sonucunda olması
- 2- "**çalınma**" veya "**gasp edilme**" olayında sigortalının kendisinin veya

eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğu tespit edilmesi,

Bu nokta da **genel şart maddesinde yer alan “kusurlu” ifadesinin “ağır kusurlu” olarak yorumlanması**, ayrıca bu yönde **ağır kusurun var olduğunun tespit edilmesi** gerektiği anlaşılmaktadır.

Bu çerçevede; sigortalı aracın çalınma ve gasp edilme olayına sebebiyet veren zararda sigortalının kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin ağır kusurlu olduğu tespit edilmiş ise sigortacının üçüncü şahıslara ödediği tazminat oranında rücu hali söz konusu olacaktır. Aksi halde somut belge, bilgi ve dayanaklarla ile ispat edilmeyen kusur iddiası ile rücu değerlendirmesi yapılması hakkaniyete uygun olmayan bir değerlendirme olacaktır.

Buna göre aşağıdaki haller sigortalının kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin aracın çalınması veya gasp edilmesinde ağır kusurlu olabileceği hallere örnek sayılabilir.

1. Araç park halinde iken kapıları açık veya kapalı araç çalışır vaziyette veya kontak anahtarı araç üzerinde bırakılması,

2. Aracın gece veya güvenli olmayan bir yerde kapıları kilitlenmeden park halinde bırakılması,

3. Aracın Start- Stop aktif veya anahtarı araç içinde çalışır, çalışmaya hazır vaziyette bırakılması,

4. Araç kapılarının veya motor kaputunun kilitlenmemesi, arızalı halde (kilit sistemleri, cam, mekanik hasar vs de dahil) gerekli tedbirleri almadan aracın güvenli olmayan yerlerde veya karayolu üzerinde kısa ve uzun süre bırakılması-terk edilmesi,

5. Araç içinde (koltuk üzeri, torpido gözü, kolçak vs) aracın yedek anahtarlarının bulundurulması. Araçta yedek bir anahtarın varlığının otomotiv üreticisi, sağlayıcısı, satıcısı tarafından işleten ve sürücüye bildirilmemesi, araç satış ve teslimlerde kişilere bilgi verilmemiş olması halinde sorumluluğun otomotiv üreticisi, sağlayıcısı, satıcısında olacağı değerlendirilmektedir.

4. Araç anahtarının herhangi bir özle yetenek, bedeni çeviklik, delme, kırma, zorlama, tırmanma gibi davranışlar gerektirmeden korunaksız açık alanlarda (duvara - ağaca asma, çay ocağı, kafeterya, restoran vs gibi yerlerde masa üzerinde bırakma- anahtardan uzak kalma) bırakılması sonrası araç anahtarının ele geçirilmesi,

5. Suç işleyen faillerin aracı birbirlerinden kaçırmaları – çalması,

6- Güveni kötüye kullanma (emniyeti suistimal) altında aracın sigortalı, sigorta ettiren iradesi ve denetiminden uzakta kalması,

7- Aracın güvensiz yerlere bırakılması, buralara uzun süre park edilmesi,

8- Gaspa neden olaya konu koşulların oluşmasında özensiz ve dikkatsiz davranışlarda bulunma, (Örneğin; Banka para taşıma araçları dışında araçta taşınan para veya menkullerin suça davet edecek şekilde alenen gösterilmesi-sergilenmesi)

Sonuç olarak; araçların çalınması hadisinde sigortalı aracın çalınma ve gasp edilme olayına sebebiyet veren hadisede sigortalının kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olduğunun ispatı subjektif değil somut olgu, vesika ve delillerle

(kişi ikrarı, tanık beyanları, kamera görüntüleri, bilirkişi/bilirkişi heyeti tespitleri, duruşma tutanakları, mahkeme kararları, vs) ispatlanması gerekmektedir. Aksi halde sigortalı aracın çalınma ve gasp edilmesinde sigortalı veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler hakkında ağır kusur iddiası somut dayanağı olmayan, hakkaniyete aykırı, subjektif bir değerlendirme olacaktır.

Sigorta kapsamında meydana gelen zararlarda 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 2/n maddesi kapsamında sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetimi gibi işleri mutad meslek olarak yapan tarafsız ve bağımsız kişi olan sigorta eksperinin bu tip zararlarda kök (ana) sebep analizi, kusur değerlendirmesi yapması tespitleri çerçevesinde ekspertiz raporuna teminat, kusur, rücu değerlendirmelerini derç etmesi yerinde olacaktır.

3.7- Bedeni hasara neden olan trafik kazalarında sigortalının veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, tedavi veya yardım amaçlı sağlık kuruluşuna gitme, can güvenliği nedeniyle uzaklaşma gibi zorunlu haller hariç olmak üzere, olay yerini terk etmesi veya kaza tutanağı, alkol raporu vb. kazanın oluş koşullarına ilişkin gereken belgelerin düzenlenmesi yükümlülüğüne aykırı davranması halinde,

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarının B.4-f maddesinde ise "*Bedeni hasara neden olan trafik kazalarında sigortalının veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, tedavi veya yardım amaçlı sağlık kuruluşuna gitme, can güvenliği nedeniyle uzaklaşma gibi zorunlu haller hariç olmak üzere, olay yerini terk etmesi veya kaza tutanağı, alkol raporu vb. kazanın oluş koşullarına ilişkin gereken belgelerin düzenlenmesi yükümlülüğüne aykırı davranması halinde*" sigortalıya rücu edilebileceği düzenlenmiştir.

Sürücünün olay yerinden haklı neden olmamasına rağmen ayrılması, sigortacının durumunu ağırlaştırmaya elverişlidir. ZMSS Genel Şartları m.B.4-(b) ve (c) sürücü belgesi olmayan bir kişinin veya uyuşturucu ya da alkol etkisi altında bulunan bir sürücünün kazaya yol açması hallerinde de işletene rücu edilebileceğini belirtmektedir. Kaza yerinin terk edilmesi olasılığında bu rücu hakkını kullanma şartlarını kanıtlama imkanı sigortacının elinden alınmış olabilir. Bu açıdan bir kaza söz konusu olduğunda, sürücünün olay yerinde kalmasının istenmesi makul bir beklenti sayılabilir.

Olay yerini terk eden sürücünün kaza tutanağı, alkol raporu, sürücü belgesi tespiti vb. kazanın oluş koşullarına ilişkin gereken belgelerin düzenlenmesi yükümlülüğünü yerine getiremeyeceği açıktır. Sürücünün yokluğunda kaza tutanağının resen kolluk kuvvetlerince tutulması mümkün ise de alkol raporu düzenlenemeyecek, sürücü belgesinin tespit ve geçerliliği yapılamayacaktır.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Sigortası Genel Şartlarının B.4-f maddesi metni çok iyi kaleme alınmamış olmakla birlikte, madde metninden anlaşılması gereken, **maddi ya da bedeni hasara neden olan tüm trafik**

kazalarında olay yerini terk ile kazanın oluş koşullarına ilişkin gerekli belgelerin düzenlenmesi yükümlülüğüne aykırı davranılması hallerinde sigortacının üçüncü kişilere yaptığı ödeme nedeniyle sigortalısına rücu edebilecek olduğudur. Genel Şartlarda istisnai durumlar ise "**hariç**" denilerek gösterilmiştir. Buna göre bedeni hasara neden olan trafik kazalarında sigortalının veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, tedavi veya yardım amaçlı sağlık kuruluşuna gitmesi, can güvenliği nedeniyle uzaklaşması gibi zorunlu hallerde sigortalı bu maddeden kaynaklanan rücu sebebinden kurtulacaktır.

Olay yerini terkin zorunlu olduğu haller ve kazanın oluş koşullarına ilişkin gerekli belgelerin düzenlenmesi yükümlülüğüne aykırı davranılması halleri sınırlı sayıda olmayıp örnek olarak sayılmıştır. Ancak istisnai haller madde metninin başına yazıldığı için sanki olay yerini terk etme hali **sadece bedeni hasara neden olan kazalarda uygulanacakmış, maddi hasarlı kazalarda uygulama alanı yokmuş gibi bir anlama yol açmıştır. Oysaki bedensel hasarlı kaza olmasa dahi olay yerinin terk edilmesi halinde sigorta şirketinin belirtilen istisnalar haricinde sigortalısına rücu edebileceği kabul edilmiştir.** Olay yerini terk ile içe rücu sebebi gerçekleşmiş olup olay yerini Genel Şartların B.4-f maddesinde sayılan haller ile benzer zorunlu nedenlerden biri nedeniyle terk ettiğini, dolayısıyla rücu sebebinin oluşmadığını ispat yükü ise sigortalıdadır.

Sigortalı kaza yerini ancak Genel Şartların B.4-f maddesinde sayılan zorunlu nedenlerden biri nedeniyle terk ettiğini ispatlar ise rücu durumundan kurtulacaktır. Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin 2024/11202 E., 2025/2473K "İçtihat Metni" BÖLGE ADLİYE MAHKEMLERİ ARASINDA UYUŞMAZLIĞIN GİDERİLMESİNE DAİR 13.02.2025 tarihli kararında bu yöndedir.

Bu çerçevede; maddi ve bedeni zarara sebebiyet veren bir kazada sigortalı araç sürücüsünün dürüstlük ve iyi niyet kurullarına uygun şekilde davranarak kazaya müdahale eden kişi veya görevlilere kimlik ve sürücü belgesini ibraz etmesi, alkol durumunu tespit ettirmesi beklenilmektedir. Buna aykırı olarak olay yeri terk edilmesi sonucu araç sürücü tespit edilemeyen maddi ve bedeni hasarlarda aşağıda yer alan hususlar göz önüne alınarak sigorta eksperince rücu değerlendirmesi yapılması gerekmektedir. Buna göre;

1-Hasar dosyasına sunulan kaza tutanağı, tanık ifadeleri, kamera kayıtları ve sair diğer evraklarda sigortalı aracı kullanan kişinin sürücü belgesiz veya alkol uyuşturucu madde etkisi altında olabilecek durumda iken kimliğinin, sürücü belgesinin, alkol durumunun tespit edilmemesi için kötü niyetle veya hiçbir zaruri sebep yok iken olay yerini terk etmiş olduğunun kayıt altında olması,

2- Sigortalı araç sürücüsünün olay yerinden ayrılmasını gerektiren sağlık veya güvenlik sebebinin var oluşuna dair hasar dosyasına herhangi bir evrak belge (hastane raporu, kolluk kuvvetlerine sığınma vs) sunamaması,

3- Kaza sonrası sigortalı araç sürücüsünün yaya veya araçla olay yerinden ayrılmasının hayatın olağan akışına, iyi niyet ve dürüstlük kuralına aykırı olması, bu davranışın kişinin kimliğini, alkol ve sürücü belgesi tespitinin yapılmasını gizlemek için olduğuna karine oluşturması,

4- Sigortalının sigorta eksperine sunmuş olduğu evrakların zaman, süre, mekân açısından inandırıcı, makul nitelikte olmaması; eksper incelemeleri sonrasında olay yerinden ayrılmayı gerektiren mevzuat kapsamında zaruri bir halin olmadığına kanaat getirilmesi,

4- SONUÇ

Bu makalede, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca İşletenlerce YAPTIRILMASI zorunlu olan, genel çerçevesi Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Sigortası Genel Şartlarda düzenlenen trafik sigortasında teminat kapsamı, teminat dışı ve rücu halleri mevzuat hükümleri ile Yargıtay kararları çerçevesinde maddi zarar (*hasar + değer kaybı*) yönünden açıklanmıştır.

Bu makalede hasar dosyasına atanan sigorta eksperince yapılacak tespit ve analizlerin tüm tarafların hak ve menfaatleri açısından ne kadar önemli olduğunu ortaya koymak, düzenleyici ve denetleyici kurumlara bir fikir sunmak, yürürlüğe girmesi beklenen sıra usulü atama sistemi kapsamında meslektaşlarımız arasında ortak görüş ve uygulama birliği oluşturmaya katkı sağlamak amaçlanmıştır.

Sigorta kapsamında meydana gelen zararlarda 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 2/n maddesi kapsamında sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetimi gibi işleri mutlak meslek olarak yapan tarafsız ve bağımsız kişi olan sigorta eksperinin Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (trafik) Sigortası zararlarında kök (ana) sebep analizi, kusur değerlendirmesi yapması tespitleri çerçevesinde ekspertiz raporuna teminat, kusur, rücu değerlendirmelerini derç etmesi, olaya taraf ve tazminat yükümlülüğü altında olan kişilerin hak ve menfaatlerini en iyi şekilde koruması yerinde olacaktır.

Bu noktada temel beklentimiz; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun günün gelişen koşullarına göre yeniden ele alınması, anılan kanunun 90'ıncı maddesi fıkraları hakkında Anayasa Mahkemesince (29/12/2022 tarihli ve E.: 2021/82, K.: 2022/167 sayılı iptal kararı) verilen iptal kararları da gözetilerek **genel şartlarda yer verilen hususların kanun elinde yeniden düzenlenmesi, genel şartların yeniden düzenleme altına alınan kanun değişiklikleri ile uyumlu hale getirilmesi, yapılacak mevzuat düzenlemelerinde yıllardan bu yana vaka ve bilgi sahibi sigorta eksperine tarafsızlık ve bağımsızlığını muhafaza edecek şekilde görev, sorumluluk ve yetki verilmesidir.**

Bu makalede yer verilen hususların meslektaşlarımıza ve sigortacılık sektörüne olumlu katkılar sunacağını umuyorum. Umarım bu çalışmam mesleğime ve siz değerli meslektaşlarıma olumlu katkıları olur. Yeterince açıklayamadığım hususlarda benimle her zaman iletişime geçebilirsiniz.

Sevgi ve saygılarımla. 14.12.2025

Ulaş Erdoğan
Sigorta Eksperti