

## Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortalarında (Trafik Sigortası) Enflasyon Sebebiyle Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri<sup>(\*)</sup>

Dr. Öğr. Üyesi Fatma GÖRGÜLÜ<sup>(\*\*)</sup>

### Öz

Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası (trafik sigortası), Karayolları Trafik Kanunu'nun 91. maddesi uyarınca işletenin üçüncü kişilere verebileceği zararları karşılamak amacıyla oluşturulmuş bir tür zarar sigortasıdır. Trafik kazaları sonucu, yaralanan kişilerin maddi tazminat veya vefat eden kişilerin destekten yoksun kalma tazminatı taleplerinde, kusurlu tarafın trafik sigortası devreye girmektedir. Bu tazminatların hesaplanmasında TBK m. 75 ve yerleşik Yargıtay içtihatları gereğince *karar tarihine en yakın tarihteki* veriler esas alınmaktadır. Enflasyona bağlı meydana gelen değer kayıplarının uzun süren yargılamalarla birleşmesi, karar tarihine en yakın tarihteki güncel ekonomik verilere göre hesaplanan tazminat miktarlarının sigorta teminat limitinin çokça üstünde kalma sorununu ortaya çıkarmıştır. Bu durum, yüksek enflasyon koşullarının etkilerini ağırlıklı olarak hissettirdiği zorunlu trafik sigortalarının sigortalılara ve zarar görenlere gerçek anlamda güvence sağlayacak seviyeye yükseltilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Çalışmamızda uygulamada yaşanan sorunlar göz önüne alınarak bu ihtiyacın giderilmesine yönelik çözüm önerileri sunulmuştur.

### Anahtar Kelimeler

Trafik Sigortası, Munzam Zarar, Enflasyon, Soyut Yöntem, Güncelleme Yöntemi.

<sup>(\*)</sup> Yayın Kuruluna Ulaştığı Tarih: 25.04.2024 - Kabul Edildiği Tarih: 12.05.2024.

Atıf Şekli: Fatma Görgülü, 'Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortalarında (Trafik Sigortası) Enflasyon Sebebiyle Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri' (2024) 14(1) Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 633, 666.

DOI: 10.52273/sduhfd..1473291.

<sup>(\*\*)</sup> Bingöl Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, Bingöl, Türkiye.

E-posta: fgorgulu@bingol.edu.tr.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-5727-414X>.

# **Problems Encountered in Compulsory Financial Liability Insurance for Motor Vehicles (Traffic Insurance) Due to Inflation and Solution Proposals**

## **Abstract**

Compulsory Financial Liability Insurance (traffic insurance) is a type of damage insurance established to cover the damages that the operator may cause to third parties in accordance with Article 91 of the Highway Traffic Law. As a result of traffic accidents, the traffic insurance of the at-fault party comes into play in the claims of injured persons for financial compensation or deceased persons for compensation for deprivation of support. The calculation of these compensations is based on the data as of the date closest to the date of the decision in accordance with Article 75 of the Turkish Code of Obligations and the established case law of the Court of Cassation. The depreciation due to inflation, coupled with protracted judgments, has led to the problem that the compensation amounts calculated according to the current economic data as of the date closest to the date of the judgment are significantly above the insurance coverage limit. This situation has led to the need to raise the level of compulsory traffic insurances, which are heavily influenced by high inflation conditions, to a level that will provide real assurance to the insured and the injured parties. In our study, solution proposals are presented to meet this need by taking into account the problems experienced in practice.

## **Keywords**

Traffic Insurance, Collateral Damage, Inflation, Abstract Method, Update Method.

### Extended Summary

Traffic insurance aims to easily compensate the damages suffered by the persons who are damaged due to traffic accidents and to prevent possible losses in the assets of the motor vehicle operator. However, high inflation significantly reduces the utilization of insurance coverage and causes damages to the injured parties and the insured whose liabilities are secured by traffic insurance. This is because, in accordance with Article 75 of the Turkish Code of Obligations, although the calculation of the actual loss is based on the criteria closest to the date of judgment, the upper limit of liability of the traffic insurer is based on the coverage limits valid on the date of the risk. Due to inflation, there may be significant differences between the minimum wage valid on the date of risk and the minimum wage valid on the date of judgment, and in high inflation environments, there may be large increases in the general level of prices in a short period of time. This situation causes the amounts of compensation for incapacity for work and deprivation of support, which are determined by calculation methods based on the actual damage after a traffic accident, to be far below the coverage limits of liability insurance. In our study, this problem is addressed and legal institutions for the solution of the problem are investigated.

Under the current circumstances, it is very important to increase the coverage conditions of traffic insurance to a level that will provide real assurance to the insured and the injured parties. As in foreign legal systems, raising the insurance coverage limits to satisfactory levels by the Ministry may have effective results in meeting the potential costs of traffic accidents.

Updating the coverage limits has been proposed as another solution method. In many decisions, the Court of Cassation updates the partial payment made in case the insurer makes a partial payment, and deducts the updated amount from the compensation amount. The Court of Cassation has adopted two methods in making this reduction; (1) legal interest is charged on the amount paid before the lawsuit and the sum of the two is deducted from the amount of compensation calculated according to the latest data; in this way, the amount of underpayment is determined by charging interest on the amount of partial payment (first update method). (2) as a second method, the compensation calculated according to the data on the date of payment is compared with the amount of compensation paid and the rate at which the damage is paid is calculated and this rate determines the discount rate of the compensation calculated according to the latest data (second update method). The justification for this update was that the injured party who accepted the partial payment benefited in any case, and at the same time, the insurer who underpaid benefited from the part that was not paid. These justifications also arise when the coverage limit at the time of the risk is still taken as a basis after protracted proceedings. Namely, insurance companies often delay their indemnity payments in breach of the rules of good faith and prefer to resolve the dispute in the judicial process, since they anticipate that the decrease in the value of money caused by high inflation is much higher than the legal interest and the interest applied in advance transactions. As a result of the judicial proceedings, they are held liable not for the full amount of the compensation calculated according to the latest data, but up to the limit of coverage that has suffered excessive

depreciation against inflation. In this way, the amount left to the responsibility of the vehicle operator outside the policy limit remains quite high and is often not collected in practice due to insolvency. However, if the insurer had made the payment on the date of the application, the majority of the damage would have remained within the scope of the insurance coverage limit and it would have been possible to achieve the expected purpose of compulsory traffic insurance. For this reason, by comparing the indemnity calculated according to the data at the date of the insurer's default with the coverage limits, it should be determined to what extent the loss can be covered by the coverage and the indemnity calculated according to the latest data should be decided to be covered by the insurer at this coverage rate (proportional update).

Finally, the damages incurred by the injured party and the owner of the vehicle protected by the insurance contract due to the delay of the insurance indemnity, which are not covered by default interest, should be evaluated within the scope of collateral damages. This legal institution will play an important role in restoring the balance of interests between the parties and reducing the judicial workload. Furthermore, abstract proof should be deemed sufficient for the proof of collateral damage. Despite the fact that the receivable is paid with a significant loss of value against inflation, a strict interpretation that the insured must prove the loss separately imposes an extraordinary burden on the insured. The economic conditions that have developed after the Constitutional Court's decision that the difference between the default interest rate and the inflation rate cannot be claimed as collateral damage is a violation of constitutional rights should be considered sufficient in terms of proving the damage as long as the inflation pressure continues.

## Giriş

Trafik kazalarında zarar gören kişilerin korunması, ülkemizde çok önemli ekonomik ve sosyal bir meseledir. Zorunlu mali mesuliyet sigortası ile kazalarda zarar gören üçüncü kişilerin maddi ve/veya bedensel zararlarını karşılamak ve zarardan sorumlu araç işletenlerin trafik kazası risklerine karşı ekonomik olarak korunması amaçlanmaktadır.

Enflasyona bağlı meydana gelen değer kayıplarının hukuk alanında yaratmış olduğu sorunlar ve bu hususa ilişkin yargıda birliğin sağlanamaması zararların trafik sigortası ile güvence altına alınmasını ve zararın tam ve zamanında karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Enflasyonun yüksek olduğu dönemlerde gerçek zararı esas alan hesaplama yöntemleri ile hesaplanan tazminat miktarları teminat limitlerinin çokça altında kalabilmektedir. Bazı hallerde ise sigorta şirketleri, ödenecek tazminat tutarının enflasyon karşısında değerini yitireceğini öngördüğünden dürüstlük kurallarına aykırı olarak tazminat ödemelerini geciktirmekte ve uyuşmazlığın yargı sürecinde çözümlenmesini tercih etmektedir. Yargılamalar sonucunda sigorta şirketleri, enflasyon karşısında aşırı değer kaybetmiş teminat limitleri ile sorumlu tutulmakta ve bu şekilde trafik sigortaları güvence işlevini yitirmektedir. Çalışmamızda tam olarak bu soruna vurgu yapılmış, hangi hukuki müesseselerin sorunun çözümüne katkı sağlayacağı incelenmiş, olası bir mevzuat değişikliğine yön verilmesi amaçlanmış ve son olarak sorunun tespiti ve çözüm önerileri yargı kararları ışığında değerlendirilmiştir.

## I. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasının Genel Esasları

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) gereğince trafiğe çıkan tüm araçların Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası (ZMMS) yaptırması zorunlu kılınmıştır (KTK m. 91) Alınan tüm önlemlere ve yasal düzenlemelere rağmen her yıl artan trafik kazaları bu sigorta türünü oldukça önemli kılmış, bu sebeple yaptırılması kişilerin tercihine bırakılmamıştır. Uygulamada trafik sigortası adı ile yer edinen karayolları zorunlu mali mesuliyet sigortası, motorlu bir aracın karayollarında hareket halinde iken bir kimsenin ölümüne, yaralanmasına ve/veya eşyanın zararına uğramasına sebep olması halinde o zarardan sorumlu motorlu araç işletenin, zarar gören üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu önceden belirlenmiş sigorta limitlerine kadar teminat altına alan bir sigorta türüdür<sup>1</sup>. Bu

<sup>1</sup> Erhan Adal, 'Motorlu Taşıtların Kazalarına Karşı Mecburi Mali Sorumluluk Sigortası' (1964) 30(3-4) İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası 861, 861-862; Filiz Berberoğlu Yenipınar, *Trafik Kazala-*

sigorta ile trafik kazaları sebebiyle zarar gören kişilerin uğramış oldukları zararın kolaylıkla giderilmesi amaçlandığı gibi, motorlu araç işletenin malvarlığında meydana gelecek muhtemel eksilmelerin önlenmesi de amaçlanmıştır<sup>2</sup>. Ancak zarar görenin ekonomik açıdan korunması hususunun bu sigorta türü bakımından daha öncelikli olduğunu söylemek gerekir<sup>3</sup>.

Zorunlu trafik sigortası, motorlu araç işletenin yasal sorumluluğunu yerine getirmesini sağlar, ancak bu sorumluluğu tamamen ortadan kaldırmaz. Diğer bir anlatımla kaza sonucu meydana gelen zararlar bakımından sigorta sözleşmesi yapılmış olsa da kusurlu araç işletenin hukuki sorumluluk devam etmektedir. Bu sebeple, zarar gören kişi hem kusurlu araç işletene hem de sigorta şirketine tazminat talebi yöneltebilmektedir<sup>4</sup>.

Zorunlu mali sorumluluk sigortası, sigortalının karayolunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan dolayı oluşan mali ve hukuki sorumluluğu güvence altına alması sebebiyle bir zarar ve pasif sigortası olarak nitelendirilir<sup>5</sup>. Yapılması ka-

---

*rında Tazminat Davaları* (Güncellenmiş 36 Baskı, Seçkin Yayıncılık 2024) 71; Işıl Ulaş, 'Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı' (2015) 31(2) BATİDER 5, 6-7; Mustafa Çeker, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku* (Gözden Geçirilmiş Genişletilmiş 18. Baskı, Karahan Kitabevi 2017) 268; Rauf Karasu, *Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası* (Yetkin Yayınları 2016) 22; Ali Bozer, *Sigorta Hukuku* (1965) 283.

<sup>2</sup> Şaban Kayıhan, 'Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasında (ZMMS= Trafik Sigortası) Sigorta Ettirenin Kendi Tam Kusuru ile Vefatı Halinde Mirasçılarının Üçüncü Kişi Sıfatıyla Müteveffanın Sigortacısına Başvuruları Durumuna İlişkin Hukuki Düşünceler' (2016) 22(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 251, 254; Aziz Serkan Arslan 'Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasından Doğan Rücu Davaları' (2010) (88) TBB Dergisi 195, 195; Ergun Özsunay, 'Trafik Sigortasında Zarar Gören Üçüncü Kişinin Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Alacak Hakkı' (1975) 32(2-4) V. Banka ve Ticaret Hukuku Haftası 906, 907; Ergün Mevci, 'Sorumluluk Hukuku ile Sorumluluk ve Genel Sigortaların İlişkisi (II)' (1984) 10(4) Yargıtay Dergisi 482, 488; Bozer (n 1) 255, 256; Rayegan Kender, 'Motörlü Kara Nakil Vasıtalarının İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortasında Zarar Gören Şahıs Türk Hukukunda Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkına Sahip Midir?' (1974) 39(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 221, 221.

<sup>3</sup> Ülgen Düzgün Aslan, 'Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) Zarar Kavramı ve Sigortacının Rücu Hakkı' (2013) 30(3) BATİDER 189, 195; Kayıhan (n 2) 254; Ergün (n 2) 488; Rayegan Kender, *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku* (17. Baskı, Filiz Kitabevi 2021) 223.

<sup>4</sup> Filiz Berberoğlu Yenipınar, *Kasko Sigortası İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortası* (Seçkin Yayıncılık 2019) 35.

<sup>5</sup> Düzgün Aslan (n 3) 156; Işıl Ulaş, *Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku (Mal ve Sorumluluk Sigortaları)* (8. Baskı, Turhan Kitabevi 2012) 876; Ayşe Havutçu ve K. Emre Gökyayla, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukukî Sorumluluk* (Seçkin Yayıncılık 1999) 218; Karasu (n 1) 21; Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanununun Şerhi Altıncı Kitap-Sigorta Hukuku Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler*, Cilt 2 (On İki Levha Yayıncılık 2016) 263.

nunda zorunlu kılınmış olsa da bir sigorta sözleşmesi akdedilmeden araç işletene doğrudan bir güvence sağlamamaktadır. Sigortacının, işletenin KTK m. 85/1'de düzenlenen sorumluluğunu poliçede belirlenen limitler dâhilinde sözleşmesi ile üstlenmesi gerekir. Sigortacının sigorta poliçesinde öngörülen maddi teminat limiti, sigortacının sorumluluğunun üst limitini oluşturmaktadır. Sigortacının ödeyeceği tazminat miktarı, zarar gören kişinin uğradığı ve araç işletenin karşılamakla yükümlü olduğu gerçek zarar miktarını aşamaz<sup>6</sup>. Zarar gören kişilerin zorunlu mali mesuliyet sigortası ile karşılanamayan zararları bakımından araç işletenin KTK m. 85 kapsamında sorumluluğu devam ettiği için bir ihtiyari mali mesuliyet sigortasının varlığı halinde, zorunlu sigorta limitlerini aşan zararlar, bu sigorta türünden karşılanabilmektedir<sup>7</sup>.

Poliçenin teminat limitleri, teminat altına alınan gider türüne, araç türüne, kaza sonucunda oluşan zararın boyutuna göre belirlenmektedir. Bu teminat limitleri her yıl değişmekte olup Hazine ve Maliye Bakanlığına bağlı Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından belirlenmektedir. Bu şekilde sigortacının sorumlu olacağı asgari miktarın tarafların iradesine bırakılmayarak sigorta poliçelerinin düşük miktarlarla belirlenmesi engellenmektedir<sup>8</sup>. Bunun yanında sigorta sözleşmesinde belirlenen teminat limitleri sözleşme süresi içerisinde Bakanlıkça artırıldığı takdirde sigorta sözleşmesi herhangi bir işleme ve ek prime gerek olmaksızın yeni teminat tutarları üzerinden geçerli olmaktadır<sup>9,10</sup>.

<sup>6</sup> Kemal Şenocak, *Mesleki Sorumluluk Sigortası* (Turhan Kitapevi 2000) 36.

<sup>7</sup> İMSSGS, m. 1/1.

<sup>8</sup> Düzgün Aslan (n 3) 195. Bu yönde Yargıtay kararı için bkz. Yargıtay 11 HD, 9559/1370, 18.02.2002: “Davalılardan sigortanın düzenlediği ZMSS. poliçesinde maddi zararlar için öngörülen 500 milyon olay limit, olay günü ve saatinden önce düzenlenen zeyilname ile 750 milyon lira'ya yükseltildiği ilk defa temyiz dilekçesinde ileri sürülmüş ve zeyilname eklenmiş ise de, esasen mahkemece olay tarihi itibarıyla geçerli olan limit miktarı re'sen araştırılıp tespit etmek ve davalılardan sigortanın sorumluluğu 750 milyon lira ile sınırlanmak gerekirken, 500 milyon ile sınırlanması doğru olmamış...” <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 15 Mart 2024.

<sup>9</sup> Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik, m. 24. Mezkûr hüküm gereğince;

“(1) Bu Yönetmelik ile belirlenen teminat tutarları yürürlükteki bütün sigorta sözleşmelerine herhangi bir ek prim alınmaksızın uygulanır. (2) Sigorta şirketleri, düzenledikleri poliçelerin ön yüzüne “Sözleşme süresi içinde Kurul tarafından teminat tutarları artırıldığı takdirde, bu poliçede yazılı teminat tutarları, herhangi bir işleme gerek kalmaksızın ve ek prim alınmaksızın yeni teminat tutarları üzerinden geçerli olur.” ibaresini yazmak zorundadır.”

<sup>10</sup> Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigorta Poliçelerinde bu hususa “Otomatik Teminat Artış Klozu” olarak yer verilmektedir.

KTK m. 97 hükmünde zarar görenin dava açmadan ve sigorta tahkim yoluna başvurmadan önce sigorta şirketine yazılı başvuru yapması zorunlu kılınmıştır. Sigorta şirketinin başvuru tarihinden itibaren 15 gün içinde başvuruyu cevaplamaması veya verilen cevabın talebi karşılamaması halinde zarar gören dava açabilir veya Sigorta Tahkim Komisyonuna başvuru yapabilir. Zarar görenin sigorta şirketine başvuru yaparken kaza ve zararın tespit edilebilmesi için Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının ekinde yer alan belgeleri sigortacının merkez veya şubelerinden birine iletmesi gerekir. Sigortacı, Genel Esasların ekinde belirtilen tüm belgelerin kendisine iletilmesinden itibaren *sekiz iş günü* içinde teminat kapsamında kalan miktarı hak sahibine ödemelidir. Ancak sigortacının kendisine sunulan belgelere haklı olarak itiraz etmesi veya ek belgelere ihtiyaç duyması halinde sekiz günlük süre, bu belgelerin kendisine ulaştığı tarihten itibaren başlamaktadır (KTK m. 99/1, ZMMSGŞ m. B.2/2.1). Belirlenen süre içerisinde ödemenin gerçekleşmemesi halinde, sigortacı temerrüde düşmekte ve temerrüt tarihinden itibaren faiz ödemekle yükümlü hale gelmektedir<sup>11,12</sup>.

Zarar görenin trafik kazası sebebiyle doğan maddi tazminat taleplerinin KTK m. 109'da TBK m. 72 ile paralel bir şekilde "*zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak on yıl içinde*" zamanaşımına uğrayacağı düzenlemiştir. Zarar görenin tazminat talebi, cezayı gerektiren bir eylemden kaynaklanması ve Ceza Kanunlarında bu eylem için daha uzun bir zamanaşımın öngörülmesi halinde bu uzamış zamanaşımı süresi, zarar görenin maddi tazminat talepleri için de geçerli kabul edilmiştir (KTK m. 109/2). Uzun ceza zamanaşımının uygulanabilirliği hem on yıllık üst süre hem de iki yıllık kısa zamanaşımı süresi bakımından geçerlidir<sup>13</sup>. Kanunda işlenen hakkında öngörülen iki yıllık, on yıllık ve olağanüstü nitelikte olan uzun zamanaşımı süreleri sigortacıya veya güvence hesabına<sup>14</sup> da uygulanmaktadır.

<sup>11</sup> Ulaş, (n 5) 1001.

<sup>12</sup> Kayseri BAM, 3. HD, 335/32 12.1.2024: "*2918 sayılı KTK'nın 99. maddesine göre hak sahibince usulüne uygun olarak temin edilmiş belgelerin sigortaya iletildiği tarihten itibaren sekiz iş günü içinde zorunlu mali sorumluluk sigortası sınırları içinde kalan miktarları hak sahibine ödemeyen sigortacı temerrüte uğramış sayılır ve temerrüte uğramış olduğu tarihten itibaren hak sahibine faiz ödemelidir*" <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 15 Mayıs 2024; Aynı yönde karar için bkz. Yargıtay 17. HD, 14436/7468 06.09.2018. <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 15 Mayıs 2024.

<sup>13</sup> Uzun ceza zamanaşımı süresinin sadece üst zamanaşımı (on yıl) süresi bakımından uygulanabileceği yönünde görüş için bkz. Ünan (n 5) 394.

<sup>14</sup> Trafik kazalarında zarar görenler, bazı durumlarda sigortanın sağladığı teminattan yararlanamamaktadır. Bu husus, kaza ve zarara yol açan aracın tespit edilememesinden, zarar verenin zorunlu trafik sigortası yapmamasından ya da sigorta teminatı sağlayan sigortacının iflas



Farklı bir anlatımla, uzun zamanaşımı süresi, sadece cezayı gerektiren fiili işlemler için değil, zarardan sorumlu olan diğer kişiler bakımından da geçerli kabul edilmiştir<sup>15,16</sup>. Sigortacının sorumluluğunun gerek zamanaşımı gerekse zararın niteliği bakımından işleten gibi değerlendirilmesi gerekir<sup>17</sup>. Zarar ve tazminat yükümlüsünün öğrenilmesinden itibaren dört yıllık bir süre geçmiş olsa dahi tazminat talebi cezayı gerektiren bir fiilden doğmuş ve bu fiil için daha uzun bir ceza zamanaşımı süresi öngörülmüş ise zarar gören bu uzun ceza zamanaşımından yararlanarak maddi tazminat talebini ileri sürebilecektir<sup>18</sup>.

## II. KZMSS Kapsamına Giren Teminat Türleri

### A. Genel Açıklamalar

Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında sigortacının sorumluluk miktarı, işletenin KTK m.85/1'de düzenlenen sorumluluğu ile sınırlandırılmıştır. İşletenin

---

etmesinden kaynaklanabilmektedir. Güvence hesabı, zarar görenin trafik sigortasından yararlanma olanağının ortadan kalktığı hallerde sigortacılar gibi meydana gelen bedensel zararları zorunlu sigorta teminat limitleri ile sınırlı olarak gidermektedir. Bu şekilde zorunlu sigortanın boşlukları giderilerek zarar görenlerin teminatsız kalmaması amaçlanmaktadır. Güvence hesabına esasen bedensel zararlar için başvuru yapılabilmekte, fakat istisnai olarak maddi zararlardan da sorumlu tutulabilmektedir (Sigorta Kanunu, m. 14, İstisnalar: Sigorta Kanunu m.14/2-c, 14/2-d). Güvence hesabına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Zekeriya Tepedelen, *Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı* (5. Baskı, Adalet Yayınları 2017); İknur Uluğ Cicim, 'Sigorta Hukukunda Güvence Hesabı Kavramı' (2011) 1(1) Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 105, 105-117.

<sup>15</sup> Zehra Şeker Öğüz, 'Sorumluluk Sigortalarında Zamanaşımı', in Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (On İki Levha Yayıncılık 2018) 151. Sigortacının KTK m. 95/2 gereğince sigortalısına karşı açacağı rücu davasında KTK m. 109/2'de yer alan uzun zamanaşımı süresi uygulanmamalıdır. Çünkü, sigortacının açacağı dava, trafik kazasından doğan maddi zararların tazminini konu edinen bir dava olmayıp sigortacının sigortalısına sigorta sözleşmesi sebebiyle açtığı bir davadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Fatma Görgülü, 'Zarar Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti' (Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi 2022), 243, 244.

<sup>16</sup> Kayseri BAM, 3. HD, 222/2205 14.12.2023: "... 2918 sayılı KTK'nın 109/1 maddesinde; motorlu araç kazalarından doğan maddi zararların tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak 2 yıl ve herhalde, kaza gününden başlayarak 10 yıl zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Bu süre maddi tazminat talepleri için de geçerlidir. Maddenin özellikle 2. fıkrasında "dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğarsa" ifadesi ile kanun koyucu taraf ayrımı yapmaksızın (davacı, davalı veya dava dışı 3. kişi) yapmış olduğu fiil cezayı gerektiriyor ise uzamış ceza zamanaşımı uygulanacağı ifade edilmiştir." <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 15 Mayıs 2024.

<sup>17</sup> Kayıhan (n 2) 259.

<sup>18</sup> Fatma Burcu Savaş, 'Haksız Fiil Tazminatının Tabi Olduğu Zamanaşımı Süresinin İşlemeye Başlama Anı' (2008) TBB Dergisi 121, 141, 142.

hukuki sorumluluğunu üstlenen sigortacı, kaza tarihi itibarıyla geçerli poliçe limitleri dâhilinde aracın işletilmesi sebebiyle doğan maddi ve bedeni zararları karşılamaktadır. Trafik sigortası poliçesi kapsamında, dört ayrı teminat türü bulunmaktadır; (1) maddi zarar teminatı, (2) sağlık giderleri teminatı ve (3) sürekli sakatlık ve (4) destekten yoksun kalma (ölüm) teminatı.

Ölüm, yaralama ve maddi hasarlar bakımından KTK m. 91 hükmü ile KTK m. 85'e atıf yapılmış ve tedavi giderleri bakımından ise KTK m. 98'de ayrıntılı düzenlemeye gidilmiştir. Bu tazminatlarla yönelik teminatın kapsamı, teminat dışında kalan durumlar, rizikonun gerçekleşmesi halinde sigorta tazminatının nasıl ödeneceği ile tarafların hak ve yükümlülüklerine yönelik usul ve esaslar, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda (KZMSSGŞ)<sup>19</sup> düzenlenmiştir<sup>20</sup>. Bu genel şartlar, sigorta sözleşmesinin ekinde yer alır ve her sigorta dalı için ayrı düzenlenir<sup>21</sup>. Tazminatın belirlenmesine yönelik belirlenen KZMSS Genel Şartlarının Karayolları Trafik Kanunu ile Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiili düzenleyen hükümlerine aykırılık teşkil etmemesi gerekir. Anayasa Mahkemesinin 17.07.2020 tarih E. 2019/40, K. 2020/40 sayılı iptal kararı<sup>22</sup>, tam olarak bu amaçla verilmiştir. Sigorta tazminat taleplerinin "genel şartlara" göre belirleneceğini düzenleyen KTK m. 90 ile KTK m. 92'nin "Genel Şartlar"a atıf yapan ilgili kısımları bu kararla iptal edilmiştir. Mezkûr kararda trafik sigortası kapsamında yapılacak tazminat hesaplamalarının Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiile ilişkin hükümleri esas alınmadan Genel Şartlar ile belirlenmesi, kanunilik ölçütü yönünden Anayasa'ya aykırı bulunmuş; kararda araç işletenin tazminat sorumluluğunun TBK'da yer alan gerçek zarar ilkesine göre sigorta şirketinin sorumluluğunun ise KZMSS Genel Şartlarına göre belirlenmesinin tazminat borcunun kapsamında farklılaşmaya yol açtığı vurgulanmıştır. Anayasa Mahkemesi, her iki taraf için aynı nitelikte olan tazminatın farklı usul ve esaslara göre belirlenmesinin menfaatler dengesinin bozduğunu

<sup>19</sup> 14.5.2015 tarih, 29355 sayılı Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları.

<sup>20</sup> Rayegan Kender, 'Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi' (2017) 13(1) Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 8, 14-15.

<sup>21</sup> Kender (n 20) 15; Ulaş (n 1) 6.

<sup>22</sup> Karar metni için bkz. <<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/10/20201009-17.pdf>> Erişim Tarihi 1 Mart 2024. Karara yönelik değerlendirmeler için bkz. Mehmet Hamza Arslan, 'Anayasa Mahkemesi'nin Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına İlişkin Kararı Hakkında İlk Tespitler' in Başak Baysal ve Nilay Arat (eds), (2021) KHAS Hukuk Bülteni 2020-2021 Akademik Yılı Derlemesi (On İki Levha Yayıncılık, 2021) 38, 38-43.

belirtmiş ve bu iptal kararı ile sigorta şirketlerinin tazminat yükümlülüğünü azaltan 'Genel Şartlar'ın uygulanmasını engellemiştir.

KZMSS Genel Şartları kapsamında tazminatın hesaplanmasını öngören düzenlemelerin iptali ile meydana gelen boşluk, 7327 sayılı Kanununun ile KTK'nun 90. maddesinde değişiklik yapılarak doldurulmaya çalışılmıştır. Bu değişiklik ile Anayasa Mahkemesinin önceki kararında iptal edilen hükümlerde esas alınan hesaplama yöntemleri, doğrudan KTK m. 90'da hüküm altına alınmıştır. Bu şekilde temel hak ve özgürlüklerin kanunla düzenlenmesi gerektiği ölçütü aşılmıştır (Kanunilik Ölçütü). Bunun üzerine bu kanun değişikliği Anayasa Mahkemesinin 29.12.2022 tarihli kararına<sup>23</sup> konu edilmiş ve 17.07.2020 tarihli AYM kararında belirtilen *gerekçelerle* iptal edilmiş; kararda KZMSS kapsamında belirlenecek zararın Türk Borçlar Kanunu hükümleri ile Yargıtay'ın yerleşmiş içtihatları doğrultusunda belirlenmesi gerektiği bir kez daha vurgulanmıştır. Bu doğrultuda trafik kazası sebebiyle açılan tazminat davalarında Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiile ilişkin hükümleri, Karayolları Trafik Kanunu hükümleri, genel şartların bunlara aykırı olmayan hükümleri ve son olarak Yargıtay'ın yerleşmiş içtihatları esas alınacağı söylemek gerekir<sup>24</sup>.

## B. Maddi Zarar Teminatı

Trafik kazası sebebiyle hak sahibinin KZMSS Genel Şartlarında tanımlanan ve zarar gören araçta meydana gelen değer kaybı da dâhil olmak üzere malları üzerindeki azalma, maddi zarar teminatı içerisinde değerlendirilmektedir<sup>25</sup>. Maddi hasara ilişkin açılan tazminat davalarında aracın tamir giderleri, tamir sürecinde uğranılan kazanç kaybı, tamir sonrası araçta meydana gelen değer kaybı, aracın kullanılmaması sebebiyle ikame araç bedeli vb. hususlara ilişkin talepler ileri sürülmektedir.

Maddi tazminat taleplerinin biçimi ve kapsamı ile manevi tazminata ilişkin hususlarda Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiil hükümlerine atıf yapılmıştır (KTK m. 90). Ancak manevi tazminata ilişkin talepler, KTK m. 92/f hükmü ile zorunlu

<sup>23</sup> 2918 Sayılı Kanun'un 90. maddesinin 1. fıkrasına eklenen ikinci cümle ile maddeye eklenen ikinci fıkranın iptaline yönelik 29.12.2022 tarihli E. 2021/82, K. 2022/167 sayılı Anayasa Mahkemesi kararı için bkz. <<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/02/20230214-7.pdf>> Erişim Tarihi 3 Mart 2024.

<sup>24</sup> Konya BAM, 3. HD, 1843/2079 17.10.2023. <[www.lexpera.com](http://www.lexpera.com)> Erişim Tarihi 12 Mart 2024.

<sup>25</sup> KZMSS Genel Şartları A.5,1.a.

mali sorumluluk kapsamı dışında bırakılmıştır<sup>26</sup>. Manevi zararların hesaplanması, sigortacılık tekniği bakımından güvenilir ilkelere dayandırılmadığından sigorta kapsamı dışında bırakılmıştır<sup>27</sup>. Karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamı dışında kalan haller, KTK m. 92 hükmünde ve bu hükme paralel olarak KZMSS Genel Şartlarının m. A.6'da sıralanmıştır. Zarar gören kişiler, teminat dışı kalan bu kalemleri, genel hükümler kapsamında talep edebilmektedir.

Motorlu bir aracın işletilmesi sonucunda bir şeyin zarara uğraması durumunda, sigorta şirketi zarar gören şeyin riziko anındaki değerini esas alarak ödeme yapmak zorundadır. Dolayısıyla sigortacı, aracın karayolunda işletilmesi sebebiyle zarar gören şeyin temerrüt tarihindeki veya ödeme tarihindeki değerini değil, riziko anındaki değerini esas almalıdır (KZMSS Genel Şartları, B.2/2.1).

### C. Sağlık Giderleri Teminatı

Sağlık giderleri trafik kazası sebebiyle zarar gören kişinin yeniden sağlığına kavuşması ve hastalığının artmasına engel olunması amacıyla yapmış olduğu veya yapmak zorunda kalacağı tüm harcamaları kapsamaktadır<sup>28</sup>. Zarar görenin tedaviye başlamasından sürekli sakatlık raporu alınıncaya/iyileşerek eski çalışma gücüne kavuşana/ölümle son bulana kadar<sup>29</sup> tedavi süresince yaptığı tedavi masrafları, tedavi amaçlı seyahat giderleri ile çalışma gücünün kısmen veya tamamen azalmasına bağlı kayıplar sağlık giderleri teminatı kapsamındadır<sup>30</sup>.

Karayolları Trafik Kanununun 98. maddesinde 25.02.2011 tarihinde yapılan değişiklikle birlikte sigorta şirketlerinin zarar gören üçüncü kişilere ödemek zorunda olduğu sağlık hizmet bedelleri, Sosyal Güvenlik Kurumu'na devredilmiştir (6111 sayılı Kanun m. 59). 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren KZMSS

<sup>26</sup> "2918 sayılı Karayolları Trafik Kanun'unun 92. Maddesinin (f) bendi ile Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartlarının gereği manevi tazminat poliçe kapsamı dışında olduğundan davalı sigorta şirketinin manevi tazminat talebi yönünden herhangi bir sorumluluğu söz konusu değildir." İzmir BAM, 11. HD, E. 2021/544 K. 2023/1782 T. 5.12.2023 <<https://www.lexpera.com.tr>> Erişim Tarihi 7 Mart 2024.

<sup>27</sup> Haluk Tandoğan, 'Trafik Kazalarında Mecburi Mali Mesuliyet Sigortası Manevi Zararı da Karşılar mı?' (1966) 3(3) BATİDER 545, 546.

<sup>28</sup> Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (24. Baskı, Yetkin Yayınları 2019) 767; O. Gökhan Antalya, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt 2 (Legal Yayıncılık 2017) 108.

<sup>29</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Yıldırım Keser, 'Karayolları Trafik Kanunu Kapsamında Geçici İş Göremezlik Tazminatı' (2021) 18(2) Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1037, 1037-1055.

<sup>30</sup> Antalya (n 28) 108; Eren (n 28) 767.

Genel Şartları'nın A.5.b hükmünde “Kaza nedeniyle mağdurun tedavisine başlanmasından itibaren mağdurun sürekli sakatlık raporu alana kadar tedavi süresince ortaya çıkan bakıcı giderleri, tedaviyle ilgili diğer giderler ile trafik kazası nedeniyle çalışma gücünün kısmen veya tamamen azalmasına bağlı giderler sağlık gideri teminatı kapsamındadır. Sağlık giderleri teminatı Sosyal Güvenlik Kurumunun sorumluluğunda olup ilgili teminat dolayısıyla sigorta şirketinin ve Güvence Hesabının sorumluluğu 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 98. maddesi hükmü gereğince sona ermiştir.” ifadesi ile zarar görenin tedaviye başlamasından sürekli sakatlık raporu alana kadar tedavi süresince ortaya çıkan bakıcı giderleri, trafik kazası sebebiyle çalışma gücünün kısmen veya tamamen azalmasına bağlı giderler ile tedaviyle ilgili diğer giderler sağlık giderleri kapsamında sayılarak Sosyal Güvenlik Kurumunun sorumluluğuna bırakılmak istenmiştir. Oysa KTK m. 98’de Sosyal Güvenlik Kurumu’nun sorumluluğu üniversite hastaneleri ile resmi ve özel sağlık kurumları tarafından trafik kazası sonucu yaralanan kişilerin tıbbi tedaviye ilişkin “sağlık hizmet bedelleri” ile sınırlandırılmıştır. Dolayısıyla kanun ile sınırları belirlenen teminat kapsamı Genel Şartlar ile genişletilmiştir. Bir kanun maddesinin kapsamı idarenin düzenleyici işlemi<sup>31</sup> olan Genel Şartlarla genişletilip daraltılmayacağından Genel Şartların kanuna aykırılık teşkil eden hükümlerinin uygulanabilirliği mümkün değildir. Bu durumda KTK m. 98’de SGK tarafından ödeneceği belirtilen sağlık hizmet bedelleri dışında kalan bakıcı giderleri, geçici iş göremezlik tazminatı<sup>32</sup> ile tedaviye ilişkin diğer tüm giderler halen tedavi giderleri teminatından ödenmek<sup>33</sup> üzere sigorta şirketinin sorumluluğu kapsamında değerlendirilmelidir<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> KZMSS Genel Şartlarının hukuki niteliğine ilişkin değerlendirmeler için bkz. Orhan Gürgeç, ‘Trafik Sigortası Genel Şartlarının Hukuki Mahiyeti ve Yargıtay’ın Konuya İlişkin Kararının Eleştirisi’ (2020) TAAD 11(41) 463, 463-482.

<sup>32</sup> Geçici iş göremezlik tazminatı, sağlık hizmet bedeli kapsamında olmadığından bu tazminat bakımından sigorta şirketi veya Güvence Hesabı’nın sorumluluğu devam etmektedir.

<sup>33</sup> Sigorta şirketleri, tedavi giderlerinin tamamından SGK’nın sorumlu olduğu düşüncesiyle poliçelerinde tedavi giderleri teminatına yer vermemişlerse, bu giderler Güvence Hesabı’ndan karşılanmalıdır. Bkz. Çelik Ahmet Çelik, *Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu* (Genişletilmiş 4. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2023) 596.

<sup>34</sup> Yargıtay 10 HD, 15542/4392 23.05.2017: “Yasa lafzından da açıkça anlaşılacağı üzere sigorta şirketlerinin yükümlüğü sadece trafik kazaları sebebiyle üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer resmi ve özel sağlık kuruluşlarının sundukları sağlık hizmet bedelleri yönünden sona erecek olup bu kurumlar tarafından karşılanmayan ulaşım, yemek, refakatçi ücreti gibi sair tedavi giderleri, bakıcı giderleri ve geçici iş göremezlik zararları halen tedavi giderleri teminatından ödenmek üzere davalı sigorta şirketinin sorumluluğundadır.” <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 23 Mayıs 2017.

Konuya ilişkin Yargıtay ve İtiraz Hakem Heyeti kararları incelendiğinde aynı görüşün benimsendiği görülmektedir<sup>35</sup>. Aksi yönde bir değerlendirmenin kabulü kanunun amacına ve lafzına aykırılık teşkil edecektir; zira KTK m. 98 hükmüyle, kaza sonucu yaralanan kişilerin sosyal güvencesi olmasa dahi ilgili sağlık kuruluşlarında sağlık hizmetlerinden yararlanarak sağlığına kavuşması amaçlanmaktadır ve hükümde “sağlık hizmet bedeli” dışında kalan tedavi giderleri bakımından SGK’ya bir sorumluluk yüklenmemiştir.

Tedavi giderlerine ilişkin açılan tazminat davasında hüküm tarihine kadar yapılmış olan tedavi giderleri birlikte ilerde yapılması muhtemel tedavi giderleri de talep edilebilmektedir<sup>36</sup>. Yani, tazminat talebi için giderlerin fiilen yapılmış olması aranmamaktadır<sup>37</sup>.

#### D. Sürekli Sakatlık Teminatı

Trafik kazası sonucu beden tamlığı ihlal edilen kişi, fiziksel, psiko-duygusal veya entelektüel açıdan bir kayba uğrayabilmektedir<sup>38</sup>. Zarar görenin uğramış

<sup>35</sup> Yargıtay, tedavi giderlerinin belgeye dayandırılmış olup olmamasına göre bir ayırım yapmış; belgeye dayanmayan tedavi giderleri bakımından sigorta şirketlerinin sorumlu olduğunu kabul etmiştir. Böyle bir ayırım yasal düzenlemeye uygun değildir; KTK m. 98’de SGK’nın sorumluluğu doğrudan sağlık hizmet bedelleri ile sınırlandırılmıştır. Bunun dışında belgeye dayanan veya dayanmayan tüm harcamalardan sigorta şirketi sorumlu tutulmuştur. Yargıtay bu hususu birçok kararında olduğu gibi 06.05.2019 tarihli kararında da şu ifadelerle vurgulamıştır; “... Sosyal Güvenlik Kurumu, 6111 sayılı Kanun ile değiştirilen 2918 sayılı Kanun’un 98. maddesi kapsamında, tüm tedavi giderlerinden değil, ancak söz konusu madde kapsamında kalan tedavi giderlerinden sorumludur.” Ancak sonrasında “belgeli olmayan tedavi giderlerinden SGK sorumlu olmayıp, sigorta şirketi ile araç işleteni ve sürücüsünün sorumlu” olduğunu belirtmiştir. Bkz. Yargıtay 17. HD, 12559/5487 6.5.2019 <www.lexpera.com.tr> 10 Nisan 2024. Aynı yönde kararlar için bkz. Yargıtay 17. HD, 1369/2619 11.03.2022; Yargıtay 17. HD, E. 18594/8873 2.10.2019. <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 10 Mart 2024.

Konya BAM, 3. HD, 1843/2079 17.10.2023: “Kanun ile getirilen düzenleme ile sona erdirilmiş bulunmaktadır. 2918 sayılı Kanun’un 98. maddesinde belirtilen tedavi giderleri yönünden sorumluluğun dava dışı Sosyal Güvenlik Kurumu’na geçtiğinin kabulü gerekir. Buna karşın belgesiz tedavi giderlerinden sigorta şirketinin, işleteni ve sürücünün sorumlulukları devam etmektedir.” <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 10 Mart 2024. Aynı yönde yargı kararları için bkz. Adana BAM, 3. HD, 44/1869 17.10.2023; Yargıtay HGK, 463/586, 21.04.2022; Yargıtay 17. HD, 9665/4057, 03.04.2019; Yargıtay 17. HD, 4027/3536 18.03.2013; Yargıtay 17. HD 10392/10247 30.06.2014. <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 10 Mart 2024.

<sup>36</sup> Yargıtay 4. HD, 530/621, 05.05.2016 <https://legalbank.net> Erişim Tarihi 12 Mart 2024.

<sup>37</sup> Canan Ruhi ve Ahmet Cemal Ruhi, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk* (Seçkin Yayıncılık 2021) 71; Önder Çetintaş, *Trafik ve İş Kazalarından Kaynaklanan Tazminat Davaları* (Seçkin Yayıncılık 2022) 107.

<sup>38</sup> Çelik (n 33) 552.

olduğu kaybın tedavi sonrasında süreklilik arz etmesi halinde ileride çalışamaması ve kazanç elde edememesi sebebiyle sürekli iş göremezlik tazminatı gündeme gelmektedir. Bu tazminat, kişinin kazanma gücünü kaybettiği durumlarda, yaşam standartlarını koruyabilmek için sunulan bir tür gelir güvencesidir. KZMSS Genel Şartlarında sakatlama teminatı kapsamında ele alınmıştır<sup>39</sup>. Sürekli sakatlık oranının belirlenmesinde sonra ortaya çıkan bakıcı giderleri de bu teminat kapsamındadır.

Trafik kazası sonrası kişi çalışma gücünü kısmen veya tamamen kaybedilebilmektedir; sürekli sakatlık sonrası kişi çalışma imkânından ömür boyu mahrum kalabileceği gibi bir organın zayıflaması veya belli bir derecede azalması sebebiyle çalışma gücünü kısmen de yitirebilir. Kişinin sürekli sakat kalmasına rağmen gelirinde bir azalma meydana gelmeyebilir, ancak kişi sakatlığın etkileri sebebiyle aynı işi yapabilmek için daha fazla efor sarf etmek zorunda kalabilir (güç-efor kaybı)<sup>40</sup>. Bu fazladan sarf edilen gücün zarar olduğu kabul edilerek güç kaybına uğrayan kişiye tazminat talep hakkı tanınmıştır<sup>41</sup>. Bedensel zararlardan kaynaklanan tazminat davalarında mahkeme, zarar görene ilişkin geçici ve sürekli iş göremezlik durumu ve oranına ilişkin gerekli sağlık raporları alındıktan ve tarafların kusur oranları belirlendikten sonra uzman bir aktüer hesap bilirkişisine dosyayı tevdi ederek talepler doğrultusunda tazminat hesabı yaptırmaktadır.

Güç kaybı belirlenirken kişinin riziko esnasında elde ettiği ve ileride elde etmesi muhtemel gelirler üzerinden değerlendirme yapılmaktadır. Çalışan kişiler yönünden elde ettikleri veya elde edecekleri muhtemel gelirler esas alınır-

<sup>39</sup> KZMSS Genel Şartları, A.5.c.

<sup>40</sup> Yargıtay 15. HD, 1975/4103 20.10.1975: "... mahkemece yapılacak iş, sol gözdeki görmemesinin genel beden gücünde yaratacağı eksilmeyi usulüne göre saptamak ve davacının normal yaşama süresinde ev işlerini ve hizmetlerini yürütürken bu beden gücündeki eksilme nedeniyle sarf edeceği fazla efor karşılığını hesap ettirip peşin sermaye değerine indirilmesi yoluyla bulunacak maddî tazminatın ödetilmesine karar vermekten ibarettir." <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 14 Mart 2024; Aynı yönde kararlar için bkz. BAM, 17. HD, 2853/1898, 8.12.2021; Yargıtay 4. HD, 8598/7796 25.04.2013 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 14.03.2024; BGE 132 III 321, 17.01.2006; BGE 129 III 13519.12.2002 <http://relevancy.bger.ch> Erişim Tarihi 14 Mart 2024.

<sup>41</sup> Çelik Ahmet Çelik, 'Can Zararlarının Tazminata Dönüştürülmesinde Sorunlar ve Yöntem Araışları' (2016) 22(3) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 765, 782; Haluk Nami Nomer, *Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddî Tazminatın Belirlenmesi* (Beta Basım Yayın 1996) 28; Pınar Altınok Ormancı, *Zararı Azaltma Külfeti* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 189; Çelik (n 33) 606, 785.

ken emekliler, ev hanımları ve yaşlılar gibi fiilen çalışmayan kişiler bakımından asgari ücret üzerinden hesaplama yapılmaktadır. Türk Borçlar Kanunu'nun 75. maddesi gereğince, gerçek zararın hesaplanabilmesi için *karar tarihine en yakın tarihteki* ekonomik koşullar ve ölçütler göz önünde bulundurulmalıdır<sup>42</sup>. Bu nedenle, tazminat hesaplamalarında iş gücü kaybı, gelir kaybı, tıbbi masraflar ve diğer zarar kalemleri için güncel ekonomik verilerin ve piyasa koşullarının kullanılması önem arz etmektedir<sup>43</sup>.

### E. Destekten Yoksun Kalma Teminatı

Destekten yoksun kalma teminatı, trafik kazalarında ölen üçüncü kişinin desteğinin yokluğundan kaynaklanan zararların tazmin edilmesini sağlayan bir teminat türüdür. Ölen kişinin eşi, çocukları ve destek sağladığı diğer kişilerin, ölüm nedeniyle kaybettikleri maddi veya manevi desteğin yerine konulması amaçlanır. Bu destek, ölen kişinin ailesinin maddi ihtiyaçlarını karşılamak için sağladığı gelir veya bakım hizmetlerini içermektedir<sup>44,45</sup>. Teminat miktarı, ölen kişinin yaşam standardına, gelirine ve destek verdiği kişilerin sayısına bağlı olarak değişmektedir.

<sup>42</sup> İzmir BAM, 11. HD, 1491/682 04.05.2023: "6098 sayılı TBK m. 75. maddesi gereğince gerçek zararın belirlenmesi bakımından karar tarihine en yakın tarihteki ölçütlerin kullanılması gerekmektedir. Asgari ücret kamu düzeni ile ilgili olup, mahkemece re'sen gözönünde tutulması zorunludur. Bu nedenle hüküm tarihine en yakın tarihte bilinen asgari ücret tutarını belirleyerek bu verilere göre hesap yapılması gerekir." <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 14 Mart 2024.

Konya BAM, 3. HD, 1251/1275 17.12.2019: "Kusur durumunun tespitinden sonra 6098 sayılı TBK m. 75 gereğince gerçek zararın belirlenmesi bakımından karar tarihine en yakın tarihteki ölçütlerin kullanılması gerekmektedir. Tazminat hesabına etkili unsurlardan birisi olan asgari ücret, kamu düzeni ile ilgili olup; aynı davada, asgari ücretin artması halinde bunun mahkemece resen dikkate alınması gerekmektedir." <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 14 Mart 2024.

<sup>43</sup> Gerçek zararı yansıtmayan ücret bordroları, kazancın hesaplanmasında dikkate alınmamaktadır. Gerçek kazanç araştırması yapılırken kişilerin mesleği yanında meslekte ilerleme dereesine göre elde edebileceği kazançlar da hesaplama dâhil edilmektedir. Çelik (n 33) 787.

<sup>44</sup> Çelik, (n 33) 490, 491, 503.

<sup>45</sup> Yargıtay 4. HD, 8981/5368, 17.04.2008: "Destek" kavramının yalnızca parasal katkı şeklinde anlaşılması gerekmez. Yaşlılık veya hastalıkta ya da ihtiyaç duyulan diğer durumlarda yapılan ev işleri, bakım gibi hizmet ve yardımlar da destek kavramı içerisinde sayılır. BK'nun 45. maddesi gereğince, bu tür hizmet ve yardımlar da destek kabul edilerek bunların karşılığı olarak maddi tazminat ödenmesi gerekir." <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 14 Mart 2024.

Yargıtay 4. HD, 1496/4208 15.03.2012: "Borçlar Yasası'nın 45. maddesinde sözü edilen destek kavramı, hukuki bir ilişkiyi değil eylemli bir durumu amaçlar ve hisimlik ilişkisine ya da yasanın hakkındaki düzenlemelerine dayanmaz. Yasa gereğince bir kimseye yardım etmek zorunda bulunan kişi değil, eylemli ve düzenli olarak onun geçimini kısmen veya tamamen sağlayacak biçimde yardım eden ve hayatın doğal akışına göre eğer ölüm gerçekleşmeseydi az veya çok yakın gelecekte de bu yardımı sağlayacak olan kişi destek sayılmalıdır.



Türk Borçlar Kanunu'nun 53. maddesi, destek görenlere destekten yoksun kalma zararını tazmin etme imkânı tanır. Bu tazminat ölen kişinin üçüncü bir kişiye destek sağlaması veya gelecekte destek sağlama olasılığının bulunması durumunda ortaya çıkar<sup>46</sup>. Tazminat talep hakkı, destekten yoksun kalanların kişisel bir hakkıdır<sup>47</sup> ve bu hakkı talep edebilecek kişiler konusunda sınırlama bulunmamaktadır. Bu nedenle, destekten yoksun kalma zararını talep edebilmek için fiili bir bakım ilişkisinin varlığı yeterlidir<sup>48</sup>. Destek sağlanan kişilerin müteveffanın kan veya kayın hısımları, mirasçısı veya kanunen bakmakla yükümlü olduğu kişiler olması gerekmez. Destek kavramı, genellikle hukuksal bir ilişkiyi değil, eylemli bir durumu hedef alır<sup>49</sup>.

Destekten yoksun kalma tazminatı hüküm tarihine en yakın tarihte belli olan kazanç unsurlarına göre hesaplanır. Bu sebeple ölüm ve bedensel zararlar sebebiyle açılan tazminat davalarında yargılama belli aşamaya gelmiş olsa dahi davaya konu edilen kazançta artış meydana gelmiş ise yeni kazanç unsurlarına göre yeniden ek rapor alınarak hüküm tesis edilmektedir<sup>50</sup>.

Destekten yoksun kalma tazminatında destek sağlayan kişinin ölüm tarihinde kazancı ve kişinin hayatta kalmış olsaydı gelecekte elde edebileceği kazançlar hesaba katılmakta; kişinin işindeki kariyer ve ücret artışı potansiyeli göz önünde bulundurulmaktadır. Kişinin somut kazancına ilişkin yeterli bilgiye ulaşılamaması halinde tazminat hesaplanmasında net asgari ücret esas alınmaktadır<sup>51</sup>.

---

*Diğer yandan, genel yaşam deneyimleri ve hayatın olağan akışı da çocukların anne ve babasına belirli bir düzeyde destek olacağını gösterir. Bu desteğin tutarı tarafların yaşam düzeyi, sağlık, sosyal ve ekonomik durumları ile orantılı olarak değişebilir de çocuğun hiç destek olamayacağı kabul edilemez. Destek, mutlaka para veya maddi katkı biçiminde olmayabilir. Bunun dışında çeşitli hizmet ve yardımlar ile de destek olunabilir. Anne ve babanın belirli bir gelirinin olması ölenin desteğinden yoksun kalmadıkları sonucunu doğurmaz.”*  
<www.lexpera.com> Erişim Tarihi 14 Mart 2024.

<sup>46</sup> Eren (n 28) 777.

<sup>47</sup> Ruhi ve Ruhi (n 37) 98.

<sup>48</sup> Eren (n 28) 854; K. Emre Gökyayla, *Destekten Yoksun Kalma Tazminatı* (Seçkin Yayıncılık 2004) 99.

<sup>49</sup> Mustafa Reşit Karahasan, *Tazminat Hukuku-Maddi Tazminat* (Genişletilerek Yenilenmiş ve Düzenlenmiş 6. Baskı, Beta Basım Yayın 2001) 304.

<sup>50</sup> Çelik (n 33) 474.

<sup>51</sup> Yargıtay 17. HD, 900/6725, 9.11.2020: “... mahkemece, davacı... yönünden dava dilekçesinde talep edilmiş olan maddi zarar kalemleri yönünden, deliller toplanarak, ölen annesi... çalışmıyor olsa da, ev hanımı olup muhtemel ömrünün sonuna kadar ev işlerini yapması, manevi

### III. Enflasyon Sebebiyle Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

#### A. Yüksek Enflasyon Sebebiyle Trafik Sigortasının Güvence İşlevini Yitirmesi

Enflasyon, fiyatlar genel düzeyindeki sürekli artışı ifade eder<sup>52</sup> ve sigorta korumasında önemli bir etkiye sahiptir. Yüksek enflasyon, sigorta güvencesinden yararlanılmasını önemli ölçüde azaltmakta ve bu yönde zarar görenlerin sorumlulukları trafik sigortası ile güvence altına alınan sigortalıların zarar görmesine neden olmaktadır.

Trafik kazaları sonucu yaralanan kişilerin veya vefat edenlerin sağken destek verdiği kişilerin açtığı tazminat davalarında, talep edilebilecek tazminat kalemleri arasında geçici iş göremezlik tazminatı, kalıcı iş göremezlik tazminatı ve destekten yoksun kalma tazminatı bulunmaktadır. Yerleşik yargı içtihatları gereğince bu tazminat kalemlerinin hesaplanmasında hüküm tarihine en yakın tarihteki ölçütlerin esas alınması gerekmektedir. Buna göre mahkeme, hüküm tarihine en yakın tarihte zarar gören kişinin bilinen kazancını ve asgari ücret tutarını esas alarak gerçek zarar miktarını belirlemektedir<sup>53</sup>. Zarar gören kişinin kazancının asgari ücretin üzerinde olduğu durumlarda, asgari ücretin kaç katı olduğu tespit edilerek nihai hesaplamada karar tarihine en yakın tarihte yürürlüğe girmiş asgari ücret esas alınmaktadır.

Trafik kazaları sebebiyle açılan tazminat davaları, hukuk sistemimizde kısa sürede sonuçlanmamakta yaklaşık üç yıl sürülebilmektedir. Kararların temyizde/istinafta bozulması halinde ise yargılamalar beş yılı bulabilmekte, hatta on yılda sonuçlanan davalarla karşılaşılabilir. Zarar hesaplanmasında TBK m. 75 gereğince gerçek zararın belirlenmesi bakımından hüküm tarihine en yakın tarihteki ölçütler esas alınmasına rağmen trafik sigortacısının sorumluluk

---

*olarak destek olması v.s. sağ kalan aile bireylerine destek niteliğinde olduğundan asgari ücret üzerinden gelir varsayılarak, yüksek öğrenim görme durumu bulunmayan halde, kız çocuklarının 22 yaşına kadar, erkek çocuklarının 18 yaşına kadar; yüksek öğrenim gören ya da görme ihtimali bulunan çocukların ise 25 yaşına kadar destek alacağı dikkate alınarak davacı ...'nın destekten yoksun kalma zararının hesaplanması gerekirken hatalı gerekçe ve yanılığlı değerlendirme ile yazılı olduğu şekilde işin esasına girmeden davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir."* <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 18 Mart 2024. Aynı yönde kararlar için bkz. Yargıtay, 4. HD, 1095/3151 06.04.2000; Yargıtay, 4. HD, 10653/7338, 17.06.2010 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 18 Mart 2024.

<sup>52</sup> Yüksel Birinci, 'Enflasyon, Para Politikası ve Stratejileri' (1989) 47(1-4) İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası 19, 19.

<sup>53</sup> Bkz. II. E. dp. 43.

üst limitinin belirlenmesinde rizikonun gerçekleştiği tarihte<sup>54</sup> geçerli olan teminat limitleri esas alınmaktadır. Enflasyon sebebiyle riziko tarihinde geçerli olan asgari ücret ile hüküm tarihinde geçerli olan asgari ücret arasında önemli farklar olabilmekte, yüksek enflasyon ortamında kısa bir sürede fiyatlar genel seviyesinde büyük artışlar yaşanabilmektedir. Bu durum, trafik kazası sonrası gerçek zararı esas alan hesaplama yöntemleri ile belirlenen iş göremezlik ve destekten yoksun kalma tazminat miktarlarının sorumluluk sigortası (KZMSS) teminat limitlerinin çokça altında kalmasına neden olabilmektedir. Zira mahkemelerce, sigortacının sorumluluk limiti belirlenirken hüküm tarihinde Bakanlığın belirlediği asgari teminat tutarları değil, kaza tarihinde belirlenen teminat tutarları<sup>55</sup> dikkate alınmaktadır (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik, m. 24). Bu sebeple zorunlu mali mesuliyet sigortası ile karşılanamayan zarar oranı gittikçe büyümekte ve bu zararlardan araç işleten KTK m. 85 kapsamında sorumlu olmaya devam etmektedir. Bu durum, karayolları zorunlu mali mesuliyet sigortasını sigortalının malvarlığında meydana gelecek muhtemel eksilmelerin önlenmesi ve en önemlisi zarar görenin ekonomik açıdan korunması amacıyla uzaklaştırmaktadır.

Kayseri Bölge Adliye Mahkemesi'nin 15.01.2024 tarihli kararı yukarıda ifade edilmek istenen tabloyu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Motorlu araç işletenin 27.03.2016 tarihinde yayaya çarpmasıyla kişinin %34,1 oranında malul kaldığı ve bu sebeple sürekli iş göremezlik tazminatının talep edildiği davada, aktüerya bilirkişisi tarafından 3.918.558,69 TL zarar tespit edilmiştir. Kaza tarihinde sigorta şirketi yönünden öngörülen poliçe limiti ise 290.000 TL ile sınır-

<sup>54</sup> Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik m. 24.

<sup>55</sup> Sigortacının sorumluluk limiti belirlenirken poliçenin düzenlenme tarihindeki limit yerine kaza tarihindeki limitin esas alınacağı yönünde Yargıtay kararı için bkz. Yargıtay 17. HD, 3370/8807, 09.10.2017: "... sözleşme süresi içinde Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakanlıkça teminat tutarı artırıldığı takdirde, herhangi bir işleme gerek kalmaksızın ve ek prim alınmaksızın, artırılan teminat tutarı bu sözleşmeler içinde geçerli olur. Bu Tarife ve Talimat ile belirlenen teminat tutarları yürürlükteki bütün sigorta sözleşmelerine herhangi bir ek prim alınmaksızın uygulanır." <<https://karararama.yargitay.gov.tr>> Erişim Tarihi 22 Mart 2024.

Yargıtay 17. HD, 320/17814, 17.12.2013: "2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 93. ve Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'in 24. maddesi uyarınca rizikonun gerçekleştiği tarihte sigortaya konu motorlu aracın cinsine göre Hazine Müsteşarlığınca asgari tutarı belirlenen tarifedeki limitler uyarınca sınırlı sorumludur." <<https://karararama.yargitay.gov.tr>> Erişim Tarihi 22 Mart 2024.

landırılmıştır. Bu nedenle mahkeme sigorta şirketini sorumluluk bakımından poliçe limiti ile sınırlı tutmuş ve bu miktarı sigorta şirketinin temerrütte uğradığı 27.07.2016 tarihinden (davanın açıldığı tarihte) itibaren yasal faizle birlikte ödenmesine hükmetmiştir. Sigorta limiti dışında kalan miktar bakımından ise olay tarihinden (27.03.2016) itibaren işleyecek yasal faiz ile birlikte araç işleten sorumlu tutulmuştur<sup>56</sup>. Kararın içeriği, trafik kazası sonucu meydana gelen zararlar da sigorta limitlerinin zararı karşılamada yetersiz kaldığını ve zarar görenlerin gerçek zararlarını karşılayamadığını göstermektedir. Mahkeme kararlarında esas alınan poliçe limitlerinin gerçek zarar miktarının çokça altında olması, karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortalarını oldukça işlevsiz kılmaktadır. Bu doğrultuda trafik sigortası teminat şartlarının, sigortalılara ve zarar görenlere gerçek anlamda güvence sağlayacak seviyeye yükseltilmesi mevcut koşullarda oldukça önem arz etmektedir.

## B. Çözüm Önerileri

### 1. İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortası Yapılarak Ek Güvence Sağlanması

Karayolları İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortası, araç sahibine trafikte oluşabilecek kazaların finansal sonuçlarına karşı ek bir güvence sağlamaktadır. Genellikle trafik sigortası kapsamında sunulan teminat limitlerinin yetersiz olduğu durumlarda veya araç işletenlerinin ek koruma ihtiyacı üzerine tercih edilmektedir. İhtiyari mali mesuliyet sigortası, zorunlu mali sorumluluk sigortası poliçe limitinin dışında kalan (üstünde olan) miktarlardan başlayarak, ihtiyari mali sorumluluk sigortası teminat limitine kadar koruma sağlamaktadır. Özetle zorunlu trafik sigortası ve ihtiyari mali mesuliyet sigortası arasında bir sıralı sorumluluk sistemi benimsenmiştir<sup>57</sup>. Buna göre, öncelikle zorunlu trafik sigortası poliçe limiti uygulanır, ancak bu limiti aşan kısımdan sonrası için ihtiyari mali mesuliyet sigortası devreye girmektedir.

Zorunlu mali sorumluluk sigortasının sağlamış olduğu sigorta teminat limitleri günümüz ekonomik koşullarında sigortalılara gerçek anlamda güvence sağlayacak seviyede olmaması sebebiyle kişiler zorunlu trafik sigortası ile yetinme-

<sup>56</sup> Kayseri BAM, 3. HD, 179/47, 15.1.2024 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 23 Mart 2024. Aynı yönde kararlar için bkz. Ankara BAM, 35. HD, 1472/1522, 22.11.2023; İzmir BAM, 11. HD, 1048/1863, 15.12.2023; İzmir BAM, 20. HD, 1380/1513, 11.10.2023 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 16 Nisan 2024.

<sup>57</sup> Yargıtay 11. HD, 641/8198, 2.5.2014; İzmir BAM, 11. HD, 1048/1863, 15.12.2023 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 16.04.2024.

yerek yüksek limitli veya sınırsız ihtiyari mali sorumluluk sigortası yaptırabilmektedir. Her ne kadar KZMSS'nin karşılamadığı zararlar bakımından ihtiyari mali mesuliyet sigortasının geniş kapsamlı koruma sağladığını ifade etsek de zorunlu olmadığı için geniş bir kitleye ulaşmakta KZMSS kadar etkili olamamaktadır. Sigortanın kişilerin tercihine bırakılmış olması, zorunlu trafik sigortası ile amaçlanan sınırlara ulaşmayı zorlaştırmaktadır. Bunun yanında, ihtiyari mali mesuliyet sigortasında yer alan teminat limitlerinin de yüksek enflasyonda etkilenmesi olasıdır.

## 2. Zorunlu Trafik Sigortası Asgari Teminat Limitlerinin Arttırılması

Zorunlu trafik sigortası asgari teminat limitleri, hem trafik kazalarından zarar görenlerin korunması hem de genel olarak trafik güvenliğinin sağlanması açısından günümüz ekonomik koşullarında aşırı yetersiz kalmaktadır. Yabancı hukuk sistemlerinde olduğu gibi sigorta teminat limitlerinin Bakanlıkça tatmin edici seviyelere ulaştırılması, trafik kazalarının potansiyel maliyetlerini karşılamada daha etkili sonuçlar doğuracaktır. Bu nedenle, trafik sigortası asgari teminat limitlerinin enflasyon koşulları dikkate alınarak gözden geçirilmesi ve bu doğrultuda arttırılması bir nebze de olsa trafik sigortasından beklenen asgari korumayı sağlayacaktır.

## 3. Teminat Limitlerinin Güncellenmesi

Yargıtay uygulamalarında sigortacının temerrüdü<sup>58</sup> üzerinden çok uzun yıllar geçmiş olsa da trafik kazası nedeniyle oluşan zararlardan sigorta şirketlerinin

<sup>58</sup> Sigortacı, kaza ve zararın tespiti için gerekli belgelerin kendisine iletiildiği tarihten itibaren sekiz iş günü içerisinde zorunlu sorumluluk sigortası sınırları içinde kalan miktarı, hak sahibine ödemek zorundadır. Sigortacının bu süre içerisinde ödeme yapmaması halinde, teminat kapsamındaki miktar bakımından temerrüt gerçekleşmekte ve bu tarihten itibaren faiz işletilmektedir. (KTK m. 99/1, ZMMSGŞ m. B.2/2.1). Bununla birlikte Karayolları Trafik Kanunu'nun 97. maddesinde, zarar görenin dava açmadan önce sigortacıya başvuru yapma zorunluluğu bir dava şartı olarak öngörülmüştür. KZMSS Genel Şartlarının Ek 6. maddesinde bu başvuru sırasında eklenmesi gereken belgeler belirtilmiştir. Başvuru esnasında sıralanan belgelerden birinin eksikliği halinde tazminatın ödenmesi için öngörülen sekiz günlük süre işlememektedir. Bu belgeler tamamlanmadan tazminat davasının açılması halinde, mahkeme KTK m. 97'de aranan başvuru şartının gerçekleştiğini; ancak temerrüdün gerçekleşmesi için aranan *nitelikli* başvurunun gerçekleşmediğini kabul etmektedir. Bu sebeple de dava tarihinden itibaren faiz işletmektedir. Bu yönde karar için bkz. İzmir 4. Asliye Ticaret Mahkemesi E. 2016/361 K. 2023/587 7.7.2023: "Kaza tarihinde ve poliçenin düzenleme tarihinde yürürlükte bulunan Karayolları Trafik Kanununun 97. maddesinde zarar görenin dava açmadan önce sigorta kuruluşuna başvurusunun gerekli ol düzenlenmiş, Trafik Sigortası (Yeni) Genel Şartlarının ek 6. maddesinde ise başvuru sırasında eklenecek belgelerin neler olduğu yazılmıştır. ... Dava-

sorumluluğu, yukarıda belirtildiği üzere kazanın vuku bulduğu tarihteki poliçe limitleri ile sınırlı tutulmuştur. Diğer yandan, dava tarihinden önce sigortacı tarafından bir ödeme gerçekleştirilmişse ödeme tarihindeki veriler<sup>59</sup> dikkate alarak ödemenin yetersiz olup olmadığı saptanmıştır. Şöyle ki, dava öncesi gerçekleştirilen ödeme, ödeme tarihindeki verilere göre ödenmesi gereken tazminat miktarından düşük ise bu ödeme miktarı güncellenerek, en son verilere göre hesaplanan tazminat miktarından düşülmüştür. Yargıtay bu indirimi yaparken iki yöntem<sup>60</sup> benimsemiştir<sup>61</sup>; (1) dava öncesi ödenen miktara yasal faiz işletip ikisinin toplamını en son verilere göre hesaplanan tazminat miktarından düşmektedir; bu şekilde, yetersiz ödeme miktarını, kısmi ödenen miktara faiz işleterek tespit etmektedir (birinci güncelleme yöntemi). (2) ikinci yöntem olarak da ödeme tarihindeki verilere göre hesaplanan tazminat, ödenen miktar ile karşılaştırılıp zararın ne oranda ödendiği hesaplanmakta ve belirlenen bu oran, en son verilere göre hesaplanan tazminatın indirim oranını belirlemektedir (ikinci güncelleme

---

*cı tarafça dava açılmadan önce yapılan başvuruda anılan bu belgeleri eklenmediğinden ve Karayolları Trafik Kanunu'nun 97. ve 99. maddeleri ile Trafik Sigortası Genel Şartlar'ın 6. maddesi gereğince b belgelerin de başvuru sırasında eklenmesi zorunlu olduğundan, davacıların dava açmadan önce dava şartı olan başvuru şartını yerine getirdikleri kabul edilse bile usulüne uygun şekilde davalı sigorta şirketlerine başvurularından söz edilemeyeceğinden, birleşen davanın ek dava olarak açılması nedeniyle davalı sigorta şirketlerinin asıl dava tarihi olan 12/01/2016 tarihinde temerrüde düştükleri kabul edilmiştir.” <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 12 Mart 2024.*

<sup>59</sup> Yargıtay 17. HD, 2794/6413, 20.06.2011; Ankara BAM, 35. HD, 1536/1575, 29.11.2023 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 4 Nisan 2024.

<sup>60</sup> Güncellenmenin nasıl ve hangi yöntemle formüle edilmesi gerektiği hususunun tartışıldığı Hukuk Genel Kurulu kararı için bkz. Yargıtay HGK, E. 2011/824 K. 2012/134 14.03.2012 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 05 Nisan 2024.

<sup>61</sup> Hukuk Genel Kurulu'nun 18.05.2011 tarihli 4-157/317 sayılı kararında ise “*Prensipite haksız eylem tarihinde tümüyle ödenmesi gereken zararın bir kısmının olay tarihinde ödenmiş olması haksız fiil sorumlusunun temerrüdünü ortadan kaldırmayacağı gibi, yasal olarak ödenmesi gereken bu miktarın, açıklanan özellikleri karşısında, güncellenerek tazminat bedelinden indirilmesi de düşünülemez. Böyle bir kabul biçiminde haksız fiil sorumlusunun geç ödemekten yarar elde etmesi söz konusu olur ki, bunun hukuken korunması olanaklı değildir. Hal böyle olunca, dava açılmadan evvel sigorta şirketi ve davalı M.Z.G. tarafından yapılan ödemelerin hesap raporu tarihine kadar güncelleştirilerek hesaplanan tazminattan indirilmesi düşünülemez.” ifadeleri ile yetersiz ödemelerin hesaplanan tazminattan güncelleme yapılmaksızın aynen indirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Karar için bkz. Yargıtay HGK, 4-157/317, 18.05.2011 <www.turkhukusitesi.com> Erişim Tarihi 05 Nisan 2024. Kararın verilmesinin üzerinden bir yıl geçmeden Hukuk Genel Kurulu, Özel Dairenin görüşünü benimsemiş, güncelleme yapılarak tazminattan indirimle gidilmesi gerektiğini oyçokluğu ile kabul etmiştir. Karar için bkz. Yargıtay HGK, 824/134 14.03.2012 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 5 Nisan 2024. Aynı yönde kararlar için bkz. İstanbul BAM, 40. HD, 448/1396, 24.10.2023; Yargıtay 4. HD, 2360/8391, 8.11.2021 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 8 Nisan 2024.*

yöntemi). Ödeme yapılan oran, ödeme tarihindeki verilere göre ödeme miktarının %40'nı karşılıyorsa, en son verilere göre hesaplanan tazminatın da %40'nın ödendiği kabul edilmekte ve hesaplanan zararın %60'nın sigortacı tarafından ödenmesine hükmedilmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere mahkeme, zarar ve yararın denkleştirilmesi ilkesini esas alarak kısmi yapılan ödemeyi doğrudan hesaplanan tazminat miktarından düşmemekte, güncelledikten sonra tazminat miktarından düşmektedir. Mahkemenin oran veya faiz üzerinden yaptığı güncellemede, kısmi ödemeyi kabul eden zarar görenin bundan yararlanmış olmasının göz ardı edilmemesi gerektiği ve aynı zamanda eksik ödeme yapan sigortacının ödeme yapmadığı kısımdan dolayı yarar elde ettiği ve getirisinin malvarlığında haksız artış gerçekleştirdiği hususları esas alınmıştır. Aynı şekilde güncelleme yapılmaksızın aynen yapılan indirimin adalet ve hakkaniyet duygularını incittiği ve borcunu kısmen de olsa hemen ödemeye çalışan kişiler üzerinde olumsuz etki yaratacağı kabul edilmiştir. Ayrıca Hukuk Genel Kurulunun<sup>62</sup> 14.03.2012 tarihli kararında da belirtildiği üzere yıllar önce yapılan ödemenin yıllar sonra aynı miktarla düşülmesi, toplumdaki uzlaşmaları yok etmekte ve “dava aç-al paranı savunmasına” da prim vermektedir. Yukarıda izah edilen ve yargı kararlarında kısmi ödemenin güncellemesine dayanak oluşturan *gerekçeler*, uzun süren yargılamalar sonucunda hâlâ riziko anındaki teminat limitinin aynen esas alınmasında da ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, sigortacı *temerrüdün gerçekleştiği tarihte* ödeme gerçekleştirmiş olsaydı temerrüt tarihindeki verilere göre hesaplanan tazminat, sigorta teminat limitinin altında kalabilecekti. Ancak, sigorta şirketleri, yüksek enflasyonun neden olduğu para değerindeki düşüşün kanuni faiz ve avans işlemlerde uygulanan faizin çok üstünde olduğunu öngördüğünden dürüstlük kurallarına aykırı olarak tazminat ödemelerini çoğunlukla geciktirmekte ve uyuşmazlığın yargı sürecinde çözümlenmesini tercih etmektedir. Yargılamalar sonucunda, geç ödeme gerçekleştirdiği için en son verilere göre hesaplanan tazminatın tamamından değil enflasyon karşısında aşırı değer kaybına uğramış teminat limitine kadar sorumlu tutulmaktadır. Bu şekilde poliçe limiti dışında araç işletenin sorumluluğuna bırakılan miktar oldukça yüksek kalmakta ve uygulamada ödeme güçlüğü sebebiyle çoğunlukla tahsil edilememektedir. Oysa sigortacı kendisine başvuru yapılan tarihte ödemeyi gerçekleştirmiş olsaydı zararın büyük bir çoğunluğu sigorta teminat limiti kapsamında kalabilecekti ve bu şekilde zorunlu trafik sigortasından beklenen amaca ulaşmak mümkün olacaktı. Ancak hüküm tarihine en yakın tarihte hesaplanan sigorta tazminatı, para değerindeki değişimler sebe-

<sup>62</sup> Yargıtay HGK, 824/134, 14.03.2012 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 05 Nisan 2024.

biyle teminat limitinin neredeyse üç katını bulabildiğinden trafik sigortası sigortalıya ve zarar görene amaçlanan asgari teminatı sağlayamamaktadır.

Kanaatimizce taraflar arasında hak ve çıkarların karşılıklı dengelenmesi ve trafik sigortasından beklenen amaca ulaşılabilmesi için Yargıtay'ın kısmi ödemenin güncellenmesine esas oluşturan hususların, teminat limitinin değer aşınmalarında da aynen kabul edilmesi ve bu gerekçelerle teminat limitinin güncellenmesi gerekmektedir. Ödemeden kaçınılmış olması, teminat limitinin hesaplanan tazminat miktarının altında kalmasına, bu sebeple sigortacının limitin üstünde kalan kısım kadar yarar elde etmesine ve malvarlığında haksız artış sağlamasına neden olmaktadır. Enflasyon karşısındaki değer kaybı, sigortacıyı borca aykırı davranışından kazançlı çıkarmakta ve tazminatın geç ödenmesini cazip kılmaktadır. Diğer yandan baktığımızda ise sigorta şirketleri, prim tarifelerini enflasyon artışlarına göre ayarlayarak gelecekteki tazminatları karşılayacak fonlar oluşturmaktadır. Etkin bir fon yönetimiyle prim ve yatırım gelirlerini verimli bir şekilde kullanarak karlılıklarını artırmakta ve enflasyon artışlarına rağmen mali karlılıklarını koruyabilmektedir<sup>63</sup>. Bu tablo karşısında sigorta teminat limitinin güncellenmeden aynen kabul edilmesi kısmi ödemenin tazminattan aynen indirilmesinde olduğu gibi adalet ve hakkaniyet duygularını incitmektedir. Bu sebeple yetersiz ödeme halinde uygulanan güncelleme yöntemlerinin temerrüt sebebiyle tazminatın sigorta limitinin altında kalması halinde de aynen kabul edilmesi hakkaniyetli sonuçlar doğuracaktır. Ayrıca, alternatif çözüm yöntemlerinin daha işlevsel olabilmesi için de bu yönetime ihtiyaç duyulmaktadır.

Yukarıda izah edilen tüm nedenler ve hukuki açıklamalar ışığında sigorta limitinin uzun süren yargılamalara rağmen güncellenmeden aynen kabul edilmesinin hakkaniyetsiz sonuçlar doğuracağı açıktır. Bu sebeple sigortacının temerrüde uğradığı tarihteki verilere göre hesaplanan tazminat ile teminat limitleri karşılaştırılarak zararın ne oranda teminat kapsamında kalabileceği belirlenmeli ve en son verilere göre hesaplanan tazminatın bu oranda sigortacı tarafından karşılanmasına hükmedilmelidir (ikinci güncelleme yöntemi). Kanaatimizce sigorta teminat limitine bilirkişi rapor tarihine kadar faiz işletmek suretiyle bir güncelleme yöntemi izlemek yerine (birinci güncelleme yöntemi) sigorta limitinin temerrüt tarihinde hesaplanan zarar miktarına yüzde olarak oranlanması<sup>64</sup> ve bu oranda sorumlu tutularak hüküm kurulması daha adil sonuçlar

<sup>63</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Necla Tunay ve K. Batu Tunay, 'Türkiye'de Enflasyonun Sigorta Şirketlerinin Performansına ve Prim Üretimlerine Etkileri' (2023) 8(1) Ekonomi Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi 59, 59-82.

<sup>64</sup> Temerrüt tarihinde teminat limiti zararın tamamını karşılıyor ise tüm zarar bakımından sigortacı aleyhine hüküm kurulması gerekir.



doğuracaktır. Bu yaklaşım ile enflasyon sebebiyle para değerindeki değişimler karşısında matematiksel kesinlik sağlanabilmekte<sup>65</sup> ve sigortacının ödemediği tazminat miktarının malvarlığındaki haksız artışı engellenebilmektedir.

Sigorta teminatının güncellenmesine ilişkin yöntemin sürekli olarak uygulanabilirliğinin sağlanabilmesi için bu yönde hukuki bir düzenlemeye gidilmesi de oldukça önem arz etmektedir; sigorta limitinin temerrüt tarihinde hesaplanan zarar miktarına oranlanması ve bu oranda sorumlu tutulmasını öngören bir hükmün Kanunda ve kanuna aykırılık teşkil etmeyecek şekilde genel şartlarda yer verilmesi bu meselenin çözümüne oldukça katkı sağlayabilecektir.

#### 4. Enflasyon Sebebiyle Temerrüt Faizini Aşan Zararın Munzam Zarar Kapsamında Değerlendirilmesi

Para değerindeki düşüşün temerrüt faizinden fazla olduğu hallerde sigortacının ödediği tazminatın ve temerrüt faizinin riziko sonucu meydana gelen zararı karşılamadığı durumlarda sigortalının ve zarar görenin uğramış olduğu zararın, munzam zarar kapsamında olup olmadığının saptanması, enflasyonun sigorta hukukunda yarattığı sorunların çözümü bakımından oldukça önemlidir.

Munzam zarar, borçlunun temerrüdü sebebiyle alacaklının alacağını faizi ile birlikte almasına rağmen, yine de karşılanamayan zararını ifade etmektedir<sup>66</sup>. Bu zararın talep edilebilmesi için para borcunun varlığı gerekli olup borcun kaynağı önem arz etmemektedir<sup>67</sup>.

Munzam zarar Türk Borçlar Kanunu'nun 121/1. maddesinde hüküm altına alınmıştır. Buna göre alacaklı temerrüt faizini aşan bir zarara uğrarsa, borçlu kendi kusursuzluğunu ispat etmedikçe, bu zararı gidermekle yükümlüdür<sup>68</sup>. Alacaklının yararına bir kusur karinesine yer verilmiştir. Borçlunun sorumluluk-

<sup>65</sup> Sigortacının yapmış olduğu kısmi ödemenin oran yöntemiyle güncellemesinin matematiksel kesinlik sağladığı yönündeki görüş için bkz. Çelik (n 33) 791.

<sup>66</sup> Eren (n 28) 1130; Mustafa Alper Gümüş, *Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri* (Yetkin Yayınevi 2021) 930; Abdülkerim Yıldırım, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (13. Baskı, Monopol Yayınları 2024) 284; Fikret Eren ve Ünsal Dönmez, *Eren Borçlar Hukuku Şerhi*, Cilt 3 (Yetkin Yayınları 2022) 2393; M. Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt 1 (Güncellenmiş Genişletilmiş 18. Baskı, Vedat Kitapçılık 2020) 534.

<sup>67</sup> Akar Öçal, 'Munzam Zarar' (1967) 3(1) Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Dergisi 144, 148-149; Yargıtay HGK, 2800/1629, 9.12.2021 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 14 Mart 2024.

<sup>68</sup> Eren (n 28) 1132; Emin Zeytinoğlu, 'Para Borçlarında Temerrüt Hallerinde Munzam Zarar' (2005) 4(8) İTÜSBD 253, 257.

tan kurtulabilmesi için temerrüde düşmekte hiçbir kusurunun bulunmadığını ispat etmesi gerekir<sup>69</sup>.

Munzam zararın alacaklı tarafından talep edilebilmesi için para borcunun geç ödenmesi sebebiyle meydana gelen zararın temerrüt faizinden fazla olması ve bu hususun alacaklı tarafından ispat edilmesi gerekir<sup>70</sup>. Munzam zararın ispatı bakımından oldukça tartışma yaratan husus, temerrüt tarihi ile fiili ödeme tarihi arasında enflasyon sebebiyle para değerindeki düşüşün zararın ispatı bakımından yeterli olup olmayacağıdır. Bu hususun saptanması, paranın değer kaybı sebebiyle oluşan zararın munzam zarar olarak değerlendirilmesi bakımından oldukça önemlidir. Borçlunun temerrüdü tarihinden borcun ödendiği tarihe kadar olan dönemde para değerindeki kaybın yasal temerrüt faizinden fazla olmasının zararın ispatı bakımından yeterli kabul edilmesi, uzun yargılamalar sonucunda enflasyon karşısında oldukça değer kaybetmiş tutarlarla karşılaşan zarar gören ve sigortalı bakımından büyük bir koruma sağlayacaktır. Bu konuya ilişkin doktrinde ve uygulamada iki farklı görüş benimsenmiştir;

*Bir görüş*, uzun süre ödeme yapılmaksızın paranın değersizleştirilmesinin munzam zarar oluşturduğunu, bu konuda fiili bir karinenin var olduğunun kabul edilmesi gerektiğini ve alacaklının paranın alım gücündeki azalmaya bağlı zararının resmi istatistiki verilerle kanıtlanmasının mümkün olduğunu savunmaktadır<sup>71</sup>.

*İkinci bir görüş* ise paranın değer kaybına uğraması sebebiyle ortaya çıktığı iddia edilen zararın alacaklı tarafından somut delillerle ispat edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu sebeple alacaklının zamanında alacağına kavuşmuş olması halinde bu alacağını değer kaybına uğramayacak şekilde değerlendirebilece-

<sup>69</sup> Andheas Von Tuhr, *Borçlar Hukuku Cilt 1-2* (Cevat Edege çev, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Olgaç Matbaası 1983) 618, 619; Eren ve Dönmez, (n 66) 2394; Oğuzman ve Öz (n 66) 536. Bu yönde Yargıtay, kararı için bkz. Yargıtay HGK, 2800/16, 9.12.2021 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 16 Nisan 2024.

<sup>70</sup> Oğuzman ve Öz (n 66) 535; Eren (n 28) 1131; Eren ve Dönmez (n 66) 2396. Munzam zarar, asıl borçtan bağımsız bir borç olması sebebiyle müstakil bir davaya konu edilebilir Eren (n 28) 1132; Eren ve Dönmez (n 66) 2397.

<sup>71</sup> Serdar Demirci, 'Ticari İşlerde Faiz ve Sigorta Sözleşmelerine Yansımaları' (2023) 29(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 495, 524; Şebnem Nebioğlu Öner, 'Güncel Yargı Kararları Bağlamında Aşkın Zarar' (2023) (165) Türkiye Barolar Birliği Dergisi 105, 132; Nami Barlas, *Para Borçlarının İfasında Borçlunun Temerrüdü ve Bu Temerrüt Açısından Düzenlenen Genel Sonuçlar* (Kazancı Yayıncılık 1992) 212, 213; Sefa Reisoğlu, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (23. Baskı, Beta Yayıncılık, 2012) 378.

ğini somut olarak ortaya koyması gerektiği belirtilmiştir<sup>72</sup>. Örnek vermek gerekirse alacaklının ödeme yapılmadığı için döviz üzerinden borçlandığını veya kredi çekmek zorunda kaldığını ve zarara uğradığını ispat etmesi gerekir. Tek başına yüksek enflasyon, temerrüt faizini aşan zararın ispatı için yeterli görülmemiştir.

Uygulamaya baktığımızda 2018 yılı öncesinde Yargıtay<sup>73</sup>, ağırlıklı olarak munzam zararın ispatında enflasyon, devalüasyon, altın fiyatlarındaki artış veya döviz artışı gibi genel piyasa koşullarından yola çıkılamayacağını, temerrüt faizi ile karşılanamayan zararların somut olarak ispatlanması gerektiğini belirtmiştir. Anayasa Mahkemesi'nin 21.12.2017 tarihli ve 2014/2267 başvuru numaralı kararı<sup>74</sup>,

<sup>72</sup> Eren ve Dönmez (n 66) 2395; Gümüş (n 66) 930-931; Namık Kemal Uyanık, 'Aşkın Zarar ve Hesaplanması' (2018) 92(4) İstanbul Barosu Dergisi 116, 128-129; Zeytinoğlu (n 68) 262; Akçaal, munzam zararın soyut ispatını yeterli kabul edilmesinin 3095 Sayılı Kanuni Faiz ve Temerrüt Faizine ilişkin Kanununda yer alan temerrüt faizine ilişkin oran hükmünün fiilen uygulamadan kaldıracağını, bunun yerine faiz orana ilişkin kanunda bir değişikliğe gidilmesinin ve değişken faiz oranının tercih edilmesinin gerekli olduğunu savunmuştur. Mehmet, Akçaal, 'Güncel İçtihatlar Işığında Munzam Zarar' (2022) 12(2) Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1069, 1089, 1095.

<sup>73</sup> Yargıtay 15. HD, 1049/2737 12.05.2016: "Dava konusu somut olaydaki çözümlenmesi gereken hukuki sorun; temerrüt faizini aşan bir zararın mevcut olup olmadığıdır. Yüksek enflasyon, dolar kurundaki artış, serbest piyasadaki faiz oranlarının yüksek oluşu davacıyı ispat yükünden kurtarmaz. Zira; davacı para alacağını zamanında alması halinde ne şekilde kullanacağını kanıtlaması gerekir. Ayrıca alacaklı, uğradığı zararın kendisine ödenen temerrüt faizinden fazla olduğunu ispat etmek zorundadır. Soyut enflasyonun ya da bankalarda mevduat için ödenen faizin temerrüt faizinden yüksek oranda olması, munzam zararın gerçekleştiği ve kanıtlandığı anlamına gelmez. Burada davacının kanıtlaması gereken husus enflasyon ve mevduat faizinin yüksekliği gibi genel olgular değil, kendisinin şahsen ve somut olarak geç ödemedi dolaylı zarar gördüğü keyfiyettir. Örneğin alacağını zamanında tahsil edememektен ötürü, başkasına olan borcunu ödemek için daha yüksek oranda faizle borç aldığını, alacaklı olduğu parayı zamanında alsa idi yabancı para ile ödemek durumunda olduğu borcunu, geçen süre içinde gerçekleşen bu fark sebebiyle daha yüksek kurdan ödemek zorunda kaldığını kanıtlamak durumundadır. Ülkede yaşanan ekonomik kriz nedeniyle paranın döviz karşısında hızlı değer kaybı, yüksek enflasyon gibi genel afaki ve doğrudan davacının zararını ifade etmeyen umumi ekonomik konjonktürel olgular BK'nın 105. (T.B.K. 122.) maddesinde sözü edilen munzam zararın varlığını göstermez." <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 16 Nisan 2024. Aynı yönde kararlar için bkz. Yargıtay HGK, 668/798, 31.10.2007; Yargıtay 17. HD, 13329/9629 01.11.2016; Yargıtay 17. HD, 6380/1111 28.1.2016 <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 16 Nisan 2024.

<sup>74</sup> Anayasa Mahkemesi mezkur kararında "... konu uyuşmazlıkta, başvurunun mülkiyet hakkı kapsamındaki alacağının enflasyon karşısında önemli ölçüde değer kaybına uğratılarak ödendiği anlaşıldığından başvurucuya şahsi ve olağan dışı bir külfet yüklendiği, bu tesbite rağmen derece mahkemelerinin başvurunun zarara uğradığını ayrıca ispatlaması gerektiği yönündeki katı yorumu nedeniyle somut olay bakımından kamu yararı ile başvurunun mülkiyet hakkının korunması arasında kurulması gereken adil dengenin başvuru aleyhine de-

Yargıtay'ın bazı Dairelerinde<sup>75</sup> içtihat değişikliğine yol açmıştır. Kararda paranın enflasyon karşısında değer kaybetmesinden kaynaklı munzam zarar taleplerinin değerlendirilmesinde soyut ispat yeterli görülmüş ve yüksek enflasyonun olumsuz etki ve sonuçlarının herkesçe kabul ve beyan edilen maruf ve meşhur bir olgu olduğu, bu sebeple ispatına gerek olmayan vakıalar olduğu vurgulanmıştır.

Piyasa koşullarında ödenmesi gereken sigorta tazminat tutarları temerrüt faizine rağmen gerçek zararı karşılamaktan çok uzak kalmakta ve bu sebeple bazı hallerde sigorta şirketleri tarafından uzun yargılamalar tercih edilmektedir. Hatta arabuluculuk görüşmelerinde uzun süren yargılamalar sebebiyle paranın değer kaybedeceği tehdidi ile kişiler düşük miktar için uzlaşmaya davet edilmektedir. Bu sebeplerle sigortacının dürüstlük kurallarına aykırı olarak süre uzatma eğilimleri sonucu oluşan değer kayıplarının munzam zarar kapsamında değerlendiril-

---

*ğ erlendirilip mülkiyet hakkının ihlâl edildiğine ve yeniden yargılamanın yapılmasına karar verilmiş olup munzam zararın soyut ispatının yeterli olduğu....” belirtilmiştir. Bkz. AYM Ano İnceleme ve Ticaret Ştd. Şti, B. No: 2014/2267 21.12.2017 (RG. 25.01.2018, S. 30312).*

<sup>75</sup> Yargıtay, 11. HD, 1512/3201, 29.04.2019: “Kural olarak munzam zarar alacaklısı, öncelikle temerrüde uğrayan asıl alacağının varlığını, bu alacağın geç veya hiç ifa edilmemesinden dolayı temerrüt faizi ile karşılanmayan zararını, zarar ile borçlu temerrüdü arasındaki uygun illiyet bağıını ispat etmekle yükümlüdür. Alacaklı borçlunun temerrüde düşmekte kusurlu olduğunu ispatla yükümlü değildir. Borçlu ancak temerrüdündeki kusursuzluğunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Bu itibarla, munzam zarar davalarında alacaklının (davacının) ispat yükümlülüğü çok sıkı kurallara bağlanmamalı, genel ispat yöntemlerinde olduğu gibi her olayın kendi yapısı ve özelliği içinde değerlendirmeye tabi tutulmalıdır.

Ülkemizde süregelen enflasyonun belli yıllarda yüzde yüzlerde seyrettiği, vadeli mevduatların en az bu oranlarda gelir getirdiği, yabancı para değerinin (kurların) her zaman temerrüt faiz oranlarını aştığı, banka kredileri faizlerinin yüzde iki yüze kavuştuğu, paranın iç alım (satım) alma değerinin büyük ölçüde azaldığı tartışmasız ve yaşanan bir gerçek olduğu çok açıktır. Böyle bir enflasyonist ortamda bireyin parasının değerini sabit tutmak ve kazanç sağlamak için bir çaba ve girişimlerde bulunması, örneğin en azından vadeli mevduat veya kurları devamlı yükselen döviz yatırımlarında değerlendirmesi, olayların normal akışına, hayat tecrübelerine uygun düşen bir karine olarak kabul edilmesi zorunludur. Gerçekte de anlatılan enflasyonist ortamda yaşayan makul, normal bir kişinin parasını âtil biçimde elde tutmayacağı, gelir getirici bir yatırıma dönüştüreceği, insan yapısının ve menfaatlerini koruma içgüdüsünün de doğal bir sonucudur. Hal böyle olunca, enflasyonist ekonominin olumsuz etki ve sonuçları kamuca az veya çok herkesin bildiği, en önemlisi gerekli olduğu taktirde bilinebilmesinin kolayca gerçekleştirilebileceği ve mahkemelerin de bilgisi altında olan vakıalar olarak kabulü gerekir.

Munzam zararın enflasyonun gündemde olmadığı ve döviz kurlarının da istikrar kazandığı dönemlerde doğmuş olması halinde ise, ispat yükü bakımından durum farklı olup, buna ilişkin Dairemiz'in uygulaması, alacaklının munzam zararını somut olarak kanıtlaması gerektiği yönündedir.” <www.lexpera.com> Erişim Tarihi 16 Nisan 2024; Aynı yönde karar için bkz. İstanbul 19. Asliye Ticaret Mahkemesi, 564/605, 2.10.2023; Yargıtay 15. HD, 967/859, 15.03.2021 <www.lexpera.com.tr> Erişim Tarihi 16 Nisan 2024.

mesi, kanaatimizce taraflar arasında sigortalı ve zarar gören aleyhine bozulan dengenin tekrardan sağlanması bakımından gereklilik arz etmektedir. Alacağın enflasyon karşısında önemli ölçüde değer kaybına uğratılarak ödenmesine rağmen hâlâ sigortalının zararını ayrıca ispatlaması gerektiği yönünde katı bir yoruma gidilmesi sigortalıya olağanüstü bir külfet yüklemektedir. Temerrüt faizi oranıyla enflasyon oranı arasındaki farkın munzam zarar olarak talep edilemeyeceği yönündeki yerleşik uygulamanın Anayasal hak ihlali olduğu yönünde Anayasa Mahkemesi kararıyla birlikte ekonomik koşullar, enflasyon baskısı sürdüğü süreçte, maruf ve meşhur vakıa niteliğinde kabul edilmelidir. Paranın değer kaybı, oluşan zararlar bakımından alacaklı lehine fiili bir karine kabul edilmeli ve aksinin sigorta şirketleri tarafından ispatlanmasına imkân tanınmalıdır.

Trafik kazaları sonucu oluşan araç hasarlarının tazmininde riziko anındaki değer esas alınmaktadır. Sigortacının veya araç işleten geç ödeme gerçekleştirilmesi sebebiyle zarar gören çoğunlukla araç hasarını ödenen tutar üzerinden karşılayamamakta veya hasarın giderilmesine yönelik yapmış olduğu masraflara enflasyonda değer kaybetmiş bir şekilde ulaşabilmektedir. Zarar görenin munzam zararının ispatında enflasyon olgusundan yararlanması, araç hasarlarının tazmininde gecikme eğilimini azaltacak, bu şekilde yargısal iş yükünün seyrini de belirleyici bir şekilde etkileyecektir.

Trafik kazası sonrası araç hasarı dışında karar tarihine en yakın tarihteki ve rilerin esas alınarak hesaplama yapıldığı zarar kalemleri (sürekli iş göremezlik, destekten yoksun kalma) bakımından sadece temerrüt faizi ile giderilemeyen munzam zarar sorunu değil sigortacının temerrüde uğradığı tarihte teminat limiti kapsamında kalan zararın, hüküm tarihinde teminat limitinin çokça altında kalma sorunu gündeme gelmektedir. Bu durumda sadece zarar görenin alacağını tahsil edememesi veya geç kavuşması sorunu ile değil, sigortalının sigorta sözleşmesi ile güvence altına aldığı menfaatin enflasyondan etkilenmesi ve sigorta teminat limiti üstünde kalan miktardan tek başına sorumlu olması sonucuyla karşılaşılmaktadır. Kanaatimizce sigortacının temerrüde uğradığı tarihte zarar görenin zararını karşılamayarak sigortalının yapmış olduğu zorunlu mali mesuliyet sigortasından yararlanmasının engellenmesi ve yarattığı sonuçlar munzam zarar kapsamında değerlendirilmelidir. Şöyle ki, sigortacı trafik sigortası ile işletenin motorlu bir aracı işletmesiyle üçüncü kişilere verdiği zararlardan doğan sorumluluğunu teminat altına almaktadır. Böyle bir rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortacının tazmin etmeyi üstlendiği borç, bir para borcudur. Bu para borcunun zamanında ödenmemesi sebebiyle temerrüt faizi

aşan bir zarar ortaya çıkmış ise bu *zarar*, temerrüt tarihinde teminat limiti kapsamında kalan ancak sigortacının temerrüdü sebebiyle sigorta teminat limitinin üstünde kalan miktardır. Sigortacı, trafik kazası sonucu oluşan zararı temerrüde uğradığı tarihte tazmin etmemesi sebebiyle sigortalının ek zarara uğramasına sebep olmuştur. Güncel verilerin esas alınarak hesaplanan zarar kalemleri bakımından artık somut ispatın gerçekleştiğini de kabul etmek gerekir. Çünkü basit bir hesaplama yöntemiyle sigortacının hüküm anında ödemek zorunda olduğu tutar ile temerrüt tarihinden itibaren işleyen faizin toplamının temerrüt tarihindeki güvenceyi sunmadığı hesaplanabilmektedir.

Son olarak doktrinde<sup>76</sup>, munzam zararın ispatı için yüksek enflasyon, döviz artışı gibi piyasa koşullarının referans alınmasının yeterli olduğu yönündeki görüşün aslında sabit ve düşük olan temerrüt faizinin yarattığı eksikliği gidermek amacıyla ortaya çıktığı, teorik açıdan kabulü mümkün olmayan bu görüş yerine 3095 sayılı Kanunda değişikliğe gidilmesi<sup>77</sup> ve değişken faiz oranının tercih edilmesinin daha kalıcı ve esnek bir çözüm yaratacağı savunulmuştur. Kanaatimizce de Kanunda böyle bir değişikliğe gidilmesi, temerrüt faiziyle karşılanamayan zararların oluşmasını engelleyecek ve borçlunun zamanında ödeme yapmasını teşvik edecektir. Bu sebeple de taraflar arasında dengeyi sağlayabilmek ve hakkaniyetli sonuçlar doğurabilmek için munzam zarar müessesesine ihtiyaç duyulmayacaktır. Ancak gelinen noktada uzun yıllardır doktrinde bu hususa defalarca vurgu yapılmasına rağmen Kanunda bir değişikliğe gidilmemiştir. Bu sebeple de mevcut durumda enflasyonun yarattığı tahrifatın giderilmesi ihtiyacı varlığını sürdürmektedir.

Yukarıda izah edilen tüm nedenler ve hukuki açıklamalar ışığında sigorta sisteminin güvenilirliğini ve etkinliğini arttırabilmek için geç ödenen ve gerçek zararın oldukça gerisinde kalan tazminat ödemeleri sebebiyle oluşan munzam zarardan sigorta şirketleri sorumlu tutulmalıdır.

<sup>76</sup> İnci Kaner, 'Sigortacının Sigorta Tazminatını Ödeme Borcunda Temerrüdü ve Munzam Zarar Meselesi' in Özlem Söğütlü Erişgin (ed), *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın, 2001) Tartışmalar 17 (Bu çalışmanın Tartışmalar bölümünde Çetin Aşçıoğlu tarafından mezkûr görüş ileri sürülmüştür); Akçaal (72) 1095; Özgür Duman, 'Enflasyon Karşısında Para Alacaklarının Korunması ve Mülkiyet Hakkı' (2018) 6(12) Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 401, 455.

<sup>77</sup> Munzam zararın soyut ispatının yeterli olduğu görüşünün benimsenmesinin 3095 sayılı Kanunda öngörülen temerrüt oranının fiilen devre dışı bırakacağı görüşü savunulmaktadır. Kanaatimizce munzam zarar bakımından kusur şartının aranması, kanunda faiz oranına ayrı bir uygulama alanı bırakacaktır. Aynı yönde görüş için bkz. Oğuzman ve Öz (n 66) 536 dp. 104.

## Sonuç

Yargı içtihatları, trafik kazası sonucu meydana gelen zararların enflasyon sebebiyle trafik sigortası teminat limitlerinin altında kaldığını ve sigorta şirketlerinin borca aykırı davranışlarından kazançlı çıktığını göstermektedir. Zarar gören üçüncü kişilerin ve sigortalının korunmasını amaçlayan trafik sigortasının işlevini sürdürebilmesi için sigorta teminat limitlerinin Bakanlıkça enflasyon koşulları öngörülerek belirlenmesi ve tatmin edici seviyelere ulaştırılması sorunun çözümüne katkı sağlayacaktır.

Dava öncesi sigortacı tarafından yapılan kısmi ödemenin güncellenmesine esas oluşturan gerekçeler, trafik sigortası teminat limitinin uzun süren yargılamalara rağmen aynen esas alınmasında de ortaya çıkabilmektedir. Yargılamalar sonucunda sigortacı tarafından geç ödeme gerçekleştirdiği için en son verilere göre hesaplanan tazminatın tamamından değil çoğunlukla enflasyon karşısında aşırı değer kaybına uğramış teminat limiti ile sorumlu tutulmaktadır. Enflasyon karşısındaki değer kaybı, sigortacıyı borca aykırı davranışından kazançlı çıkarmakta ve tazminatın geç ödenmesini cazip kılmaktadır. Kısmi ödeme halinde uygulanan güncelleme yönteminin (oransal güncelleme) sigortacının temerrüdü sebebiyle tazminat miktarının sigorta limitinin altında kalması halinde de aynen kabul edilmesi, sorunun çözümüne katkı sağlayacaktır.

Son olarak Anayasa Mahkemesi'nin munzam zararın ispatında enflasyon olgusunu dikkate alması ve soyut ispatı yeterli görmesi, trafik sigortasının işlevselliğinin yeniden kazanılması açısından önemli bir adımdır. Sigorta tazminatının geç ödenmesi sebebiyle zarar gören kişinin ve sigorta sözleşmesiyle menfaati korunan araç işletenin temerrüt faizi ile karşılanamayan zararlarının ispatında yüksek enflasyonun olumsuz etki ve sonuçları, herkesçe kabul ve beyan edilen maruf ve meşhur bir olgu kabul edilmeli ve aksinin sigorta şirketleri tarafından ispatlanmasına imkân tanınmalıdır.

**Kaynakça**

- Adal E, 'Motorlu Taşıtların Kazalarına Karşı Mecburi Mali Sorumluluk Sigortası' (1964) 30(3-4) İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası 861-896.
- Akçaal M, 'Güncel İctihatlar Işığında Munzam Zarar' (2022) 12(2) SDÜHFD 1069-1099.
- Altınok Ormanlı P, *Zararı Azaltma Külfeti* (On İki Levha Yayıncılık 2016).
- Antalya OG, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt 2 (Legal Yayıncılık 2017).
- Arslan AS, 'Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasından Doğan Rücu Davaları' (2010) (88) TBB Dergisi 195-224.
- Arslan MH, 'Anayasa Mahkemesi'nin Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına İlişkin Kararı Hakkında İlk Tespitler' in Başak Baysal ve Nilay Arat (eds), (2021) KHAS Hukuk Bülteni 2020-2021 Akademik Yılı Derlemesi (On İki Levha Yayıncılık 2021) 38-43.
- Barlas N, *Para Borçlarının İfasında Borçlunun Temerrüdü ve Bu Temerrüt Açısından Düzenlenen Genel Sonuçlar* (Kazancı Yayıncılık 1992).
- Berberoğlu Yenipınar F, *Kasko Sigortası İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortası* (Seçkin Yayıncılık 2019).
- , *Trafik Kazalarında Tazminat Davaları* (Güncellenmiş 36. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2024).
- Birinci Y, 'Enflasyon, Para Politikası ve Stratejileri' (1989) 47(1-4) İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası 19-30.
- Bozer A, *Sigorta Hukuku* (Ankara 1965).
- Çeker M, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku* (Gözden Geçirilmiş Genişletilmiş 18. Baskı, Karahan Kitabevi 2017).
- Çelik ÇA, 'Can Zararlarının Tazminata Dönüştürülmesinde Sorunlar ve Yöntem Arayışları' (2016) 22(3) MÜHD-HAD 765-802.
- , *Trafik Kazalarında Tazminat ve Sigorta Hukuk ve Ceza Sorumluluğu* (Genişletilmiş 4. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2023).
- Çetintaş Ö, *Trafik ve İş Kazalarından Kaynaklanan Tazminat Davaları* (Seçkin Yayıncılık 2022).
- Demirci S, 'Ticari İşlerde Faiz ve Sigorta Sözleşmelerine Yansıması' (2023) 29(1) MÜHF-HAD 495-529.
- Duman Ö, 'Enflasyon Karşısında Para Alacaklarının Korunması ve Mülkiyet Hakkı' (2018) 6(12) Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 401-462.
- Düzgün Aslan Ü, 'Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortasında (Trafik Sigortası) Zarar Kavramı ve Sigortacının Rücu Hakkı' (2013) 30(3) BATİDER 189-216.
- Eren F, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (24. Baskı, Yetkin Yayınları 2019).
- Eren F ve Dönmez Ü, *Eren Borçlar Hukuku Şerhi*, Cilt 3 (Yetkin Yayınları 2022).
- Gökyağla KE, *Destekten Yoksun Kalma Tazminatı* (Seçkin Yayıncılık 2004).



- Görgülü F, 'Zarar Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti' (Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi 2022).
- Gümüş MA, *Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri* (Yetkin Yayınevi 2021).
- Gürgen O, 'Trafik Sigortası Genel Şartlarının Hukuki Mahiyeti ve Yargıtay'ın Konuya İlişkin Kararının Eleştirisi' (2020) TAAD 11(41) 463-482.
- Havutçu A ve Gökyayla KE, *Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na Göre Hukukî Sorumluluk* (Seçkin Yayıncılık 1999).
- Kaner İ, 'Sigortacının Sigorta Tazminatını Ödeme Borcunda Temerrüdü ve Munzam Zarar Meselesi' in Özlem Söğütü Erişgin (ed), *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu* (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın, 2001).
- Karahasan MR, *Tazminat Hukuku-Maddi Tazminat* (Genişletilerek Yenilenmiş ve Düzenlenmiş 6. Baskı, Beta Basım Yayın 2001).
- Karasu R, *Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası* (Yetkin Yayınları 2016).
- Kayıhan Ş, 'Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortasında (ZMMS= Trafik Sigortası) Sigorta Ettirenin Kendi Tam Kusuru ile Vefatı Halinde Mirasçılardan Üçüncü Kişi Sıfatıyla Mütteveffanın Sigortacısına Başvurmaları Durumuna İlişkin Hukuki Düşünceler' (2016) 22(1) MÜHF-HAD 251-264.
- Kender R, 'Motörlü Kara Nakil Vasıtalarının İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortasında Zarar Gören Şahıs Türk Hukukunda Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkına Sahip Midir?' (1974) 39(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 221-245.
- , 'Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartlarındaki Değişikliklerin Değerlendirilmesi' (2017) 13(1) Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 8-46.
- , *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku* (17. Baskı, Filiz Kitabevi 2021).
- Keser Y, 'Karayolları Trafik Kanunu Kapsamında Geçici İş Göremezlik Tazminatı' (2021) 18(2) Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1037-1055.
- Mevci E, 'Sorumluluk Hukuku ile Sorumluluk ve Genel Sigortaların İlişkisi (II)' (1984) 10(4) Yargıtay Dergisi 482-508.
- Nebioğlu Öner Ş, 'Güncel Yargı Kararları Bağlamında Aşkın Zarar' (2023) (165) Türkiye Barolar Birliği Dergisi 105-135.
- Nomer HN, *Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddî Tazminatın Belirlenmesi* (Beta Basım Yayın 1996).
- Oğuzman MK ve Öz T, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Cilt 1(Güncellenmiş Genişletilmiş 18. Baskı, Vedat Kitapçılık 2020).
- Öçal A, 'Munzam Zarar' (1967) 3(1) Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Dergisi 144-158.
- Özsunay E, 'Trafik Sigortasında Zarar Gören Üçüncü Kişinin Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Alacak Hakkı' (1975) 32(2-4) V. Banka ve Ticaret Hukuku Haftası 906-933.

- Reisoğlu S, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (23. Baskı, Beta Yayıncılık, 2012).
- Ruhi C ve Ruhi AC, *Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluk* (Seçkin Yayıncılık 2021).
- Savaş FB, 'Haksız Fiil Tazminatının Tabi Olduğu Zamanaşımı Süresinin İşlemeye Başlama Anı' (2008) TBB Dergisi 121-148.
- Şeker Öğüz Z, 'Sorumluluk Sigortalarında Zamanaşımı', in Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (On İki Levha Yayıncılık 2018).
- Şenocak K, *Mesleki Sorumluluk Sigortası* (Turhan Kitapevi 2000).
- Tandoğan H, 'Trafik Kazalarında Mecburi Mali Mesuliyet Sigortası Manevi Zararı da Karşılar mı?' (1966) 3(3), BATİDER 545-548.
- Tepedelen Z, *Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı* (5. Baskı, Adalet Yayınları, 2017).
- Tunay N ve Tunay KB, 'Türkiye'de Enflasyonun Sigorta Şirketlerinin Performansına ve Prim Üretimlerine Etkileri' (2023) 8(1) Ekonomi Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi 59-82.
- Ulaş I, *Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku (Mal ve Sorumluluk Sigortaları)* (8. Baskı, Turhan Kitapevi 2012).
- , 'Yeni Zorunlu Trafik Sigortası Genel Şartlarına Göre Bu Sigortanın Kapsamı, Teminat Türleri ve Özellikle Destek Teminatı' (2015) 31(2) BATİDER 5-36.
- Uluğ Cicim İ, 'Sigorta Hukukunda Güvence Hesabı Kavramı' (2011) 1(1) Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 105-117.
- Uyanık NK, 'Aşkın Zarar ve Hesaplanması' (2018) 92(4) İstanbul Barosu Dergisi 116-134.
- Ünan S, *Türk Ticaret Kanununun Şerhi Altıncı Kitap-Sigorta Hukuku, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler*, Cilt 2 (On İki Levha Yayıncılık 2016).
- Von Tuhr A, *Borçlar Hukuku Cilt 1-2* (Cevat Edege çev, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Olgaç Matbaası, 1983).
- Yıldırım A, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (13. Baskı, Monopol Yayınları 2024).
- Zeytinoğlu E, 'Para Borçlarında Temerrüt Hallerinde Munzam Zarar' (2005) 4(8) İTÜSBD 253-263.

### **İnternet Kaynakları**

- <<https://www.lexpera.com.tr/literatur/sempozyum-makaleler/sigortacinin-sigorta-tazminatini-odeme-borcunda-temerrudu-ve-munzam-zarar-meselesi-tartismalar-9-24-1/1>>.
- <<https://karararama.yargitay.gov.tr>>.
- <<https://legalbank.net>>.
- <<http://relevancy.bger.ch>>.
- <<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/10/20201009-17.pdf>>.
- <<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/02/20230214-7.pdf>>.
- <[www.lexpera.com](http://www.lexpera.com)>.